

Maritimkulturelle Veränderungen in den Seebädern und ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfern Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990

Steusloff, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Steusloff, W. (2014). Maritimkulturelle Veränderungen in den Seebädern und ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfern Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990. *Deutsches Schiffsarchiv*, 36/37, 163-204. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-68173-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

► WOLFGANG STEUSLOFF

Maritim-kulturelle Veränderungen in den Seebädern und ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfern Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990

1. Vorbemerkungen

Die sich seit der deutschen Wiedervereinigung vollziehenden gravierenden Veränderungen der maritimen Kultur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern sind seit Jahren ein thematischer Schwerpunkt der vom Verfasser durchgeführten maritim-volkskundlichen Forschungen am Institut für Volkskunde (Wossidlo-Archiv) an der Universität Rostock. Wesentliche Orientierungsbereiche bilden dabei die Fahrgastschifffahrt, die Küstenfischerei, das maritime Handwerk, der Funktionswandel der Hafenanlagen, neue Erwerbszweige im Zusammenhang mit dem seither wieder unbehinderten Wassersport sowie der Ortsbildwandel in den Hafenstädten, den Seebädern und den (ehemaligen) Seefahrer- und Fischerdörfern. Nach den an dieser Stelle bereits veröffentlichten Forschungsergebnissen zur Fahrgastschifffahrt, zum Bootsbau, zur Küstenfischerei, zur Entwicklung der maritimen Motive auf Grabsteinen und in Traueranzeigen sowie zu den Veränderungen in den alten Stadthäfen¹ wird nun ein weiterer Teilbereich behandelt, nämlich die maritim-kulturellen Veränderungen in den Seebädern und in jenen Küstenorten, die noch vor einigen Jahrzehnten als Seefahrer- oder Fischerdörfer bezeichnet werden konnten. Auch dazu sollen frühere Entwicklungen kurz umrissen werden, um so die vielseitigen maritim-kulturellen Veränderungen seit 1990 noch deutlicher hervorheben zu können.

2. Von den Anfängen bis 1989 – ein kurzer kulturgeschichtlicher Rückblick

Aufgrund der gebotenen Kürze einer Zusammenfassung der Entwicklung jener ländlichen Siedlungen, die sich an der südlichen Ostseeküste zum Teil be-

reits seit dem 16. Jahrhundert durch maritim-kulturelle Besonderheiten von den rein landwirtschaftlich strukturierten Dörfern unterschieden haben, sei an dieser Stelle auf die Forschungen und Publikationen von Wolfgang Rudolph verwiesen, insbesondere auf seinen 1977 erschienenen Aufsatz »Seefahrerdörfer der südlichen Ostseeküste. Tendenzen und Perioden der Entwicklung einer regionalen Sonderkultur (16. bis 19. Jahrhundert)«. Aufgezeigt wird dort eine Entwicklung, die von anfänglich ähnlichen Ansätzen (Fischerei, Kleinschiffahrt, maritime Dienstleistungen) zu zwei unterschiedlichen Strukturen geführt hat: einerseits zu ausgesprochenen Seefahrerdörfern wie z.B. Wustrow, Dändorf, Prerow, Born, Schaprode, Wiek und Breege, andererseits zu Fischerdörfern, deren männliche Bewohner nach nur wenigen Seefahrtsjahren wieder der Fischerei nachgehen oder ihren Lebensunterhalt durch Fischerei und Landwirtschaft erwerben. Dazu gehören z.B. Kirchdorf/Poel, Alt Gaarz/Rerik, Sassnitz sowie die Hiddenseer, Mönchguter und Usedomer Dörfer.

Während sich die Bedeutung mehrerer alter Seefahrerdörfer seit den 1870er Jahren verminderte (z.B. Dändorf, Dierhagen, Wustrow, Born, Prerow, Schaprode, Breege), entwickelten sich andere Küstensiedlungen zu Standorten umfangreicher Flotten mittelgroßer Fischereifahrzeuge, von denen aus seit den 1920er Jahren die Seefischerei mit Motorkuttern ganzjährig hauptberuflich betrieben wurde. Zu diesen Orten gehören z.B. Kirchdorf/Poel, Alt Gaarz/Rerik, Warnemünde und Sassnitz/Rügen. Gefördert wurde die Kutterfischerei durch Reichsdarlehen (seit 1935), durch die Gründung von Verwertungsgenossenschaften, den Bau von Fischhallen und die Einrichtung von Räuchereien.²

Andere Hafendörfer, vor allem im pommerschen Bodden- und Haffrevier, blieben sogar noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts für die ländliche Kleinschiffahrt von Bedeutung, wenn auch zuletzt nur noch in geringerem Maße. Sie waren die Heimathäfen der letzten neu erbauten oder angekauften, inzwischen motorisierten Küstensegler, eingesetzt vor allem zum Baustofftransport und zur Versorgung der an den Wasserstraßen errichteten Industriebetriebe wie Eisengießereien, Stahlwerke, Schiffswerften, Chemische Werke oder Zuckerfabriken. Zu diesen Hafenorten gehören u.a. Michaelsdorf und Bresewitz bei Barth, Lietzow und Seedorf auf Rügen, Mönkebude, Liepgarten/Eggesin und Bellin am Stettiner Haff.

Diese Bodden- und Haffdörfer waren auch jene Orte, die als Letzte von dem inzwischen zum Wirtschaftszweig avancierten »maritimen Tourismus« erfasst wurden. Dessen Anfänge reichen an der südlichen Ostseeküste (abgesehen von Heiligendamm, 1793) in das frühe 19. Jahrhundert zurück, betrafen aber zunächst nur wenige Strandplätze und einige kleine Fischerdörfer, die als Seebadeplätze für Bade- und Kurgäste entdeckt wurden, wie z.B. Boltenhagen (1803), Lauterbach auf Rügen (1819), Wendorf bei Wismar (1821) und Heringsdorf auf Usedom (1824).

Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts, vor allem im letzten Viertel, stieg die Zahl jener Fischerdörfer, deren Entwicklung schrittweise zu Kur- und See-

badeorten geführt hat. Damit verbunden war die Schaffung der dringend notwendigen Verkehrsinfrastruktur und einer adäquaten Wohn- und Gewerbebebauung, durch die sich diese Orte – teils bis in das 20. Jahrhundert hinein – von den anderen Fischer- und Seefahrerdörfern deutlich unterschieden: durch die Erreichbarkeit über gepflasterte Landstraßen, über Eisenbahn-Nebenstrecken und – seit den 1890er Jahren – über Seebrücken als Anleger für Passagierdampfer im Küstenverkehr, durch die Einrichtung von Poststationen und Telegraphenverbindungen, den Bau von Hotels, Pensionsvillen, Warmbädern, Kirchenneubauten und Schulen, ergänzt mitunter durch technische Versorgungsbauten wie Wasserwerk, Gasanstalt und Elektrizitätswerk, und schließlich durch den vorrangigen Anschluss an die Telefonnetze. In den Kurbädern folgten die Einrichtung von Sanatorien, Arztpraxen und Apotheken, die Anlage gepflegter Strandpromenaden und großflächiger Kurparks, der Bau von Musikpavillons und Lesehallen, aber auch die Verdrängung der Fischerbevölkerung in abseits gelegene Ortsteile.³

Die baulichen, sozialen und kulturellen Veränderungen vollzogen sich in einzelnen Küstendörfern vor allem zeitlich recht unterschiedlich, intensiv seit den 1880er Jahren, aber in einigen Seebadeorten auch mit großer Verzögerung, und sie sorgten insgesamt für eine erhebliche Umgestaltung des Ortsbildes. Den Einwohnern, insbesondere den Frauen, Kindern und Altenteilern, boten der aufblühende Seebäder- und Fremdenverkehrsbetrieb, aber auch der Übergang von der traditionellen küstennahen Fischerei zum motorisierten Fischfang auf hoher See eine willkommene Vielfalt zusätzlicher Nebenerwerbsquellen: Zimmer- und Strandkorbvermietung, Ladenhilfe, Hilfsarbeit in Warmbädern, Logierhäusern und Fischräuchereien, Gepäckträgerdienste, Souvenirverkauf, Segeltouren mit Fischerbooten.

Der zunehmende Hotel- und Pensionsbetrieb wie auch die Auswirkungen der Schifffahrtsindustrialisierung führten in diesen noch maritim strukturierten, aber in immer stärkerem Maße auf den Fremdenverkehr orientierten Küstenorten zu sozialen »Umschichtungen«, zum Wandel der Bewohner- und Beschäftigtenstruktur durch Zuzug und Abwanderung.

Noch vor Beginn des Ersten Weltkrieges führte die Einrichtung des Eisenbahntrajektbetriebs in Warnemünde (nach Dänemark seit 1903) und in Sassnitz (nach Schweden seit 1909) und die damit verbundenen Veränderungen der Infrastruktur in diesen Hafenorten zu ausgeprägten Urbanisierungsscheinungen. Andernorts sorgte dafür etwas später eine moderne Bebauung im städtischen Stil, was für einige Fischerdörfer 1938 mit der Verleihung des Stadtrechts und im Fall von Alt Gaarz (Rerik), Brunshaupten und Arendsee (Kühlungsborn) zugleich mit einer Umbenennung verbunden war.⁴

Eine andere Art der Bebauung in der Nachbarschaft von Seefahrer- und Fischerdörfern stammt, von wenigen kaiserzeitlichen Ausnahmen abgesehen, zumeist aus den 1930er Jahren. Dabei handelt es sich um größere Militär-objekte samt Wohnbauten, bevorzugt angelegt auf großräumig abgesperrten

Halbinseln, Nehrungen oder Landzungen: Zu nennen sind Tarnewitz, die Halbinsel Wustrow vor Rerik, Kühlungsborn, Dranske mit der Halbinsel Bug und der Nordwesten von Usedom mit Peenemünde und Karlshagen.

Ansonsten blieb die augenfällige Besonderheit von Ortsbild und Siedlungsstruktur zunächst auch nach 1945 ein charakteristisches Kennzeichen der Seefahrer- und Fischerdörfer, die sich noch recht deutlich vom agrarisch strukturierten Umland abhoben. Hinsichtlich der Haupteerwerbszweige der Einwohner ist jedoch spätestens seit dieser Zeit die Bezeichnung »Seefahrerdorf« nicht mehr zutreffend, denn die Besatzungen der in Rostock beheimateten Handelsschiffe der Deutschen Seereederei rekrutierten sich aus allen Landesteilen der DDR. Die Fischerei aber gehörte in zahlreichen Küstenorten weiterhin zum wesentlichen Erwerbszweig, was in den Dorfhäfen und an den Fischerstränden infolge staatlicher Maßnahmen (Fischereiproduktionsgenossenschaften, Fischereigerätestationen) sogar noch deutlicher in Erscheinung trat als zuvor. Besonders auffällig zeichnete sich diese Entwicklung in jenen Häfen ab, die zu Standorten der genossenschaftlichen Kutterfischerei ausgebaut wurden, z.B. Warnemünde, Sassnitz, Freest und Karlshagen, wo Verwaltungsgebäude, Annahmestellen, Fischhallen mit Netzboden und Kühlraum, Eishallen und Werkstätten zur neuen Hafenstruktur gehörten.⁵

Noch auffälliger sorgten seit Mitte der 1950er Jahre andere Bautätigkeiten für Veränderungen in den Badeorten entlang der gesamten Küste von Boltenhagen bis Ahlbeck: Es entstanden große Ferienheime und hotelartige Ferienkomplexe des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB), dessen Feriendienst für den nun staatlich organisierten Urlaub zuständig war. Als staatliche Institution bewirtschaftete der FDGB zuvor bereits die unrechtmäßig enteigneten oder durch Zwangsverkauf verstaatlichten Hotels und Pensionen im gesamten Küstenraum (»Aktion Rose«, 1953). Zum Ortsbild der Fischerdörfer und der einstigen Seefahrerdörfer gehören seit dieser Zeit auch neuerbaute Klub- und Kulturhäuser, Kinos, Kaufhallen, Schulen und Kindergärten ebenso wie mehrstöckige kommunale Wohnbauten. Weitere Neuerungen sind große küstennahe Campingplätze, »FDGB-Urlauberdörfer« sowie betriebseigene Ferienheime und Bungalow-Siedlungen, die Betriebsangehörigen als Ferienunterkunft dienten. Bungalows entstanden einzeln auch als Ergänzungsbauten auf privaten Grundstücken, dort vor allem zum (nicht immer korrekt gemeldeten) Nebenerwerb durch Vermietung an Feriengäste.

Neben diesen baulichen Maßnahmen führte seit den 1970er Jahren auch die Kreativität der Einwohner zu Veränderungen des Ortsbildes, wo nun – zunächst an privaten Hausfassaden und auf Rasenflächen davor, an Pforten, Türen und Toren und insgesamt bevorzugt von der Straße aus gut erkennbar, etwas später dann auch in öffentlich-kommunalen Bereichen – neuartige Zierelemente in Erscheinung treten: umfunktionierte nostalgische Gerätschaften aus Schifffahrt, Fischerei und Gewässerbetonung sowie künstlerische Metall-

und Holzarbeiten maritimer Motivik. Eine solche Gestaltung dürfte als Äußerung eines (gemeinsamen) maritim-kulturellen Identitätsgefühls und zugleich als Ausdruck einer modernen Erinnerungskultur zu verstehen sein, was Ulrich Tolksdorf und Wolfgang Rudolph bereits für die Verhältnisse an der schleswig-holsteinischen Küste nachgewiesen haben.⁶ Etwas später folgten kommunale Aktivitäten dieser Art in öffentlichen Bereichen der Ortschaften, wo seither ehemalige Seezeichen beispielsweise als Wegweiser dienen.

Bei weitgehender Gemeinsamkeit dieser zeichenhaften Gestaltung fällt aber auch ein Unterschied auf: In den Fischerdörfern von Mecklenburg und Vorpommern fehlten in der Öffentlichkeit jene Symbole und Namen, mit denen geflohene oder heimatvertriebene Fischer in ihren Siedlungen in Schleswig-Holstein an ihre alte Heimat in Hinterpommern, Ost- und Westpreußen erinnern, weil diese für die politische Obrigkeit als Äußerung von revanchistischem Gedankengut galten und deshalb verboten waren. Für das häusliche Interieur (»Heimatecke«) trifft dieser Unterschied bemerkenswerterweise nicht zu.

Beteiligt waren an der »künstlerisch-maritimen« Gestaltung des Ortsbildes sowohl Alteingesessene als auch Zugezogene, und Letztere waren zahlreich. Zunächst kamen Kriegsflüchtlinge, unter ihnen nicht wenige Fischerfamilien, und Heimatvertriebene in die Küstendörfer. Ihnen folgten, überwiegend aus mittleren und südlichen Bezirken der DDR, viele Mitarbeiter des staatlichen Feriendienstes (FDGB) und das ausgewählte Leitungspersonal der FDGB-Objekte. Viele dieser »Feriendienstler« fanden ebenso wie in der Gastronomie beschäftigte Saisonhilfen eine dauerhafte Bleibe an der Küste. Und nicht zu vergessen sind die zahlreichen, aus allen DDR-Bezirken rekrutierten Angehörigen der Volksmarine, der Grenztruppen und (weniger auffällig) der Staatssicherheit, von denen nicht wenige Berufsoffiziere in ihren Standorten oder in deren Nähe sesshaft wurden. Im Gegenzug verließen Menschen ihre Heimat in westlicher Richtung aufgrund politischer Entwicklungen und staatsparteilicher Eingriffe in privatwirtschaftliche Aktivitäten⁷, die von der DDR-Obrigkeit auf die unterste Ebene begrenzt und nur noch in kleinem, aber unverzichtbarem Umfang geduldet wurden.

Diese Verhältnisse überstanden an der Küste von Mecklenburg und Vorpommern nur sieben private Bootswerften. In der Fahrgastschiffahrt waren in den 1980er Jahren nur noch zwei private Reeder mit je einem hochbetagten Kleinfahrzeug tätig, ein weiterer mit einer Barkasse im Berufsverkehr. Private Reeder und Schiffer kleiner Küstenfrachter gab es bereits seit den 1960er Jahren nicht mehr, denn Schifffahrt und Seehandel galten als Staatsmonopol. Nur in der Kutter- und Küstenfischerei sahen die Verhältnisse anders aus. Dort existierten noch in den 1980er Jahren 22 Genossenschaften mit einem hohen Anteil an privaten Booten und Fanggeräten.⁸

Die Instandhaltung der ländlichen Hafenanlagen blieb jedoch auf das Notwendigste begrenzt, und von zeitgemäßen Modernisierungen kann schon gar

nicht die Rede sein. Vielmehr zeichnete sich ein langsamer Verfall ab, der in den Seebädern auch einen Großteil der verstaatlichten Villen und Pensionen ergriff und die Seebrücken verschwinden ließ.

Eine andere Entwicklung veranschaulicht die militärische Gestaltung der Küstenlandschaft, zu der nicht nur die weiterhin genutzten Hinterlassenschaften der Wehrmacht beitrugen, sondern zudem zahlreiche neue Objekte, die der Staatsführung zum »Schutz der Seegrenze« erforderlich erschienen, darunter wohl am auffälligsten die zahlreichen Sperrgebiete und Beobachtungstürme entlang der Küste. Dass die »schützenden« Einrichtungen und Maßnahmen seit 1961 im Wesentlichen der Verhinderung von »Republikfluchten« dienten, sollte nicht vergessen werden. In dem Zusammenhang erscheint hier auch die erhebliche Einschränkung der seeseitigen Freizeitgestaltung wie Segeln und Angeln nennenswert, für die nur wenigen Personen besondere, alljährlich erneut zu beantragende Genehmigungen (»PM 18« und »PM 19«)⁹ erteilt wurden.

Als positive Neuerung dieser Zeit ist die Gründung von Heimatmuseen in einigen Küstendörfern seit Mitte der 1950er Jahre zu nennen, so in Kirchdorf auf Poel, in Rerik, Prerow und Zingst, in Kloster auf Hiddensee und in Göhren auf Rügen.

Hingegen überdauerten einige saisonale Feste als traditioneller Bestandteil des maritimen Kulturlebens die ostdeutsche Staatsgründung nur kurze Zeit: Anfang der 1950er Jahre endeten die alljährlichen Fischerbälle der Reusenkompanien¹⁰ und die Schifferfeste in den Schifferdörfern am Stettiner Haff. Beibehalten wurden aber kleinere Seglerfeste in Verbindung mit dem traditionellen An- und Absegeln.

Die von 1958 bis 1975 in Rostock durchgeführte Ostseewoche als Großveranstaltung in ausgeprägtem politischem Kontext ließ Warnemünde erneut zum Austragungsort internationaler Segelveranstaltungen werden. Deren Einstellung kompensierten die Warnemünder seit 1976 mit einem eigenen Hafenfest, zu dem seither auch ein folkloristisch inszenierter »Ümgang« gehört.

Eine andere Veranstaltung, die alljährlich ländliches Hafenfest und sportliches Wettsegeln vereint, wurde 1965 in Bodstedt Leben gerufen, nämlich die Zeesboot-Regatta, das Wettsegeln ehemaliger Fischerboote des vorpommerschen Boddenreviers.¹¹

3. Maritim-kulturelle Veränderungen seit 1990

3.1 Ortsbild

Nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 und mit dem Beginn der Saison 1990 gehörte auch die Küste von Mecklenburg und

Vorpommern zum Anlaufziel vieler Besatzungen von Segel- und Motoryachten, die vor allem aus Schleswig-Holstein kamen.¹² Ihnen wie auch den auf dem Landweg reisenden Besuchern aus den alten Bundesländern bot sich in den Stadthäfen ebenso wie in den ländlichen Hafenorten das Bild einer unterentwickelten Infrastruktur, eines katastrophalen Rückstandes in der Tourismusbranche und dringend sanierungs- und modernisierungsbedürftiger Hafenanlagen, die zudem auch hinsichtlich ihrer Liegeplatzkapazität bei Weitem nicht der neuen Situation entsprachen – Verhältnisse, die sich innerhalb weniger Jahre vollständig ändern sollten.

Am auffälligsten zeugen davon die baulichen Veränderungen, die – auch wenn sie nur zum Teil den maritim-kulturellen Veränderungen zuzuordnen sind – dennoch zur neuerlichen markanten Umgestaltung des Siedlungsbildes und zu einer modernen kommunalen Infrastruktur in den Seebadeorten, Fischerdörfern und ehemaligen Seefahrerdörfern geführt haben.

Mit der durch die Treuhandanstalt erfolgten Privatisierung der zahlreichen Immobilien und Liegenschaften, insbesondere der des FDGB, traten die umworbenen Investoren, Bauherren und Betreiber von Kliniken, Hotels und Ferienwohnanlagen auf den Plan. Bezeichnend für diese Entwicklung ist, dass entlang der Küste von Mecklenburg-Vorpommern bis 1998 etwa 50 (zumeist nicht ausgelastete) Rehabilitations-Kliniken entstanden¹³, zudem große Hotels, mit Fördermitteln errichtete »Erlebnisbäder« wie die »Ostseethermen« in Ahlbeck und Boltenhagen und die »Nemo-Wasserwelt« in Sellin, vor allem aber weitere mittelgroße Hotels, Pensionen und großflächige Ferienwohnanlagen, und zwar in so großer Zahl, dass ab Februar 1999 keine Fördergelder mehr für die Schaffung zusätzlicher Bettenkapazitäten zur Verfügung gestellt wurden. Vorrang erhielt der Ausbau der touristischen Freizeit- und Infrastruktur.¹⁴

Von besonderer Bedeutung erscheint die Lage dieser Immobilien, die möglichst wassernah sein und einen Meeres- oder Hafenblick bieten sollte – ein unverkennbares Kriterium sowohl entlang der Außenküste (Strandhotels, Kurkliniken) als auch in unmittelbarer Umgebung der kommunalen Häfen (Hotels, Gebäudekomplexe mit Ferienwohnungen).

Zur erheblichen Veränderung in den ehemaligen Seefahrerdörfern, Fischerdörfern und Seebadeorten hat zudem die weit über die frühere Siedlungsgrenze hinausreichende großflächige Bebauung mit Einfamilien- und Ferienhäusern beigetragen. Während Alteingesessene in ihrem Haus oder in einem Ergänzungsbau auf ihrem Grundstück durch Vermietung von Ferienwohnungen zu einem Nebenerwerb gelangen, setzen neue Hotelbauten ebenso wie aneinandergereihte Einfamilien- und Ferienhäuser auf neu erschlossenem Boden bis hin zu großflächigen, aus zahlreichen Massivhäusern bestehende »Feriendörfer« völlig neue Maßstäbe der Tourismus-Orientierung. Inzwischen fehlt in kaum einem Ort wenigstens eine große periphere Ferienhaussiedlung. Dass ein solcher Bauboom innerhalb weniger Jahre nicht nur das ländliche

Ortsbild, sondern die gesamte Küstenlandschaft verändert hat, ist offensichtlich geworden.

Nennenswert erscheinen in diesem Zusammenhang auch die neuartigen suggestiven Namensfindungen für viele dieser Immobilien, die als Feriendomizile, Wohnresidenzen (Am Yachthafen), Yachthafen- oder Strandresidenz, Ferienappartements, Appartementanlage Laguna Residenz, Appartementanlage Marina, Strandresort, Ferienvillen, Villenresort Ostseestrand oder Kapitänshäuser touristisch vermarktet werden – möglichst in Kombination mit einem »Wellness-Center«.

Dass ein Supermarkt mit Großparkplatz ebenfalls zur neuen und zumeist peripheren Ortsbebauung gehört, ist der für ein solches Gebäude zumeist fehlenden Baufläche in zentraler Lage geschuldet. Dort sind aber außer gastronomischen Einrichtungen neuerdings in auffallend großer Zahl andere Geschäfte vorzufinden, nämlich Boutiquen mit gewaltigen Bekleidungsangeboten, Geschäfte mit beeindruckenden Sortiments von Strandartikeln und Souvenirläden mit einem breiten Spektrum »maritimer Erinnerungsstücke« fernöstlicher Produktion, unter denen selbstverständlich simple Miniaturen von Roter-Sand-Leuchttürmen und Nordsee-Krabbenkuttern nicht fehlen. Mit einem örtlichen Fischereibetrieb ist hingegen so manche Fischgaststätte verbunden, da die Eigenvermarktung des Fangs als zusätzliche Einnahmequelle für Fischerfamilien inzwischen unverzichtbar geworden ist.

Die seit den 1970er Jahren zu beobachtende »maritime Gestaltung« öffentlicher Bereiche und privater Grundstücke mit ausgedienten Schiffsteilen und Seezeichen scheint seit den 1990er Jahren nicht wesentlich zugenommen zu haben. Neuerdings fallen aber in der Öffentlichkeit von Holzbildhauern geschaffene Skulpturen auf, deren Motive zumeist auf Seefahrt und Fischerei bezogen sind.¹⁵

Hafenseitig endet die neue Bebauung, sofern sie nicht in das Hafengelände hineinreicht, üblicherweise mit einem Hafenrestaurant (mit oder ohne Hotel- bzw. Pensionsbetrieb), einer gebührenpflichtigen kommunalen Parkplatzanlage und einer großflächigen Pflasterung von Gehwegen und Hafenvorplatz. Aber in einigen Orten ist – vom Wasser her gesehen – sogar eine völlig neue Bebauung erfolgt, die die »Wasserfront« vollständig verändert hat; dazu gehören Rerik am Salzhaff und Wiek auf Rügen.

Im Folgenden mögen fünf Beispiele diese vielerorts verifizierbare und ähnlich verlaufende Entwicklung konkret verdeutlichen:

Kirchdorf/Poel: 1996 erfolgte der Abriss des am Hafen gelegenen ehemaligen Pensions- und Restaurantbetriebs Völter, zuletzt zweckentfremdet als landwirtschaftliche Maschinenreparaturwerkstatt genutzt und verfallen. An dessen Stelle entstand die »Residenz am Yachthafen«, ein städtisch wirkender mehrgeschossiger Gebäudekomplex mit insgesamt 75 Eigentumswohnungen, die größtenteils als »Ferienappartements« angeboten werden.¹⁶



Abb. 1 Souvenirladen im ehemaligen Rettungsschuppen der DGzRS, Glowe/Rügen.
(Alle Fotos zu diesem Beitrag: Wolfgang Steusloff)



Abb. 2 Boot, Rettungsringe, Tauwerksfender, Bojen und Fischernetz als »maritime«
Grundstücksgestaltung, Breege/Rügen.



Abb. 3 Fahrwasser-Ansteuerungstonne im örtlichen Kreisverkehr von Zingst.



Abb. 4 Hölzerne Skulpturen als neuartige Kunstwerke in den Hafenorten: Fischer auf dem Haffplatz von Rerik.

Zingst: In unmittelbarer Nähe des Boddenhafens entstand 1994/1995 die über 33 Apartments verfügende Ferienwohnanlage »Boddenblick«. Das nicht weiter vom Hafen entfernte Hotel und Restaurant »Boddenhus« ähnelt seit seiner Mitte der 1990er Jahre erfolgten Aufstockung und Erweiterung einem Hotel-Neubau. Vor dem Hochwasserschutz endet die Hafenbebauung mit dem italienischen Hafenrestaurant »Martini«.¹⁷

Wiek/Rügen: Wenngleich als Blickfang im Hafengelände aufgrund seiner Ungewöhnlichkeit wohl ein technisches Bauwerk von 1914 gelten dürfte, nämlich die 2014 restaurierte und seither als »schwebende Promenade« begehbare ehemalige Kreideverladebrücke, ist es dennoch die 2003 abgeschlossene komplette Umgestaltung des Hafenbereiches, die dem ehemaligen Seefahrerdorf wasserseitig ein völlig verändertes Aussehen gegeben hat. Auf dem ehemaligen Hafenplatz ist eine zweite, höhere Ebene angelegt worden, die als Hafenpromenade bezeichnet wird. Entlang der Promenade zieht sich eine Reihe von vier mehrgeschossigen Häusern in der neuerdings üblichen Nutzung als Ferien- und Eigentumswohnungen (mit Hafenblick) über zu ebener Erde etablierten Gewerberäumen (Gastronomie, Boutiquen, Souvenirshops). Tiefgezogene Dächer kaschieren etwas die Höhe der Bebauung.¹⁸

Breege/Rügen: An den Hafenplatz des einst größten Seefahrerdorfes der Insel Rügen grenzen seit 1997 auf früherem Fischereigelände errichtete Feri-



Abb. 5 Bebauung des Haffplatzes von Rerik: Gastronomie, Geschäfte und Ferienwohnungen anstelle ehemaliger Fischerhütten.



Abb. 6 »Residenz am Yachthafen« in Kirchdorf/Poel.



Abb. 7 Hafen von Zingst, im Hintergrund die Ferienwohnanlage »Boddenblick« (links) und das »Boddenhus« (rechts).



Abb. 8 Hafenpromenade und Neubauten – üblicherweise Gewerberäume und Eigentums- bzw. Ferienwohnungen – im Hafen von Wiek/Rügen.

enhaus-Neubauten, die unter dem ebenso phantasievollen wie irreführenden Namen »Kapitänshäuser« angeboten werden. Deren Empfang nutzt das umgebaute ehemalige Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude der Fischereigenossenschaft, in dem auch ein Marine-Shop und eine Wellness-Oase eingerichtet sind. Aus dem genossenschaftlichen Sozialgebäude wurde das Restaurant

»Zum alten Fischer«. Ebenfalls 1997 entstand im Zentrum des Hafenplatzes ein Hafenmeistergebäude mit Sanitäreinrichtungen. Die seit 1992 im Ort ansässige Charterfirma »Mola Yachting« eröffnete 1999 am nördlichen Hafenrand einen Pensionsneubau mit eigenen Geschäftsräumen und einer Segelschule.¹⁹

Glowe/Rügen: Im (ehemaligen) Fischerdorf, wo seit 1994 in Hafen- und Ufernähe auf einem Gelände von 80 000 m² eine ausgedehnte »Mutter-und-Kind-Kur-Klinik« das Küstenbild prägt, entstand nach dem Bau zahlreicher Ferien- und Appartementshäuser und einiger Hotels 2012 eine Siedlung mit 42 reetgedeckten Ferienhäusern auf Einzelgrundstücken. 70 weitere Häuser sind in einem zweiten Bauabschnitt geplant. Anstelle der 2014 abgerissenen Gebäude der ehemaligen Küstenfunkstelle Rügen Radio sollen ein Nahversorgungszentrum, ein Wohn- und Ferienpark mit 24 Eigenheimen, zwölf Ferien villen und 60 Appartements entstehen.²⁰

3.2 Hafenanlagen

3.2.1 Sanierte und modernisierte Häfen

Zumeist schon vor der neuen hafennahen Bebauung, die mancherorts leider auch mangelndes architektonisches Verständnis für das ländliche Siedlungsbild erkennen lässt, änderte sich seit der Mitte der 1990er Jahre das Aussehen der Häfen selbst. Das betrifft hauptsächlich zunächst jene Häfen, die für örtliche Fischerei von größerer Bedeutung sind, die aber auch zur touristischen Infrastruktur des Ortes gehören, u.a. als Anlaufhafen für Fahrgastschiffe. Die dringend erforderlich gewordenen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, die in beträchtlicher Höhe mit Fördermitteln des Landes und aus Fonds der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert worden sind²¹, kamen vom Umfang her zumeist Hafenneubauten gleich: Erneuerung oder Neubau von Kaianlagen mit verankerten Stahlspundwänden und Holmbalken aus Beton oder Stahl, Neubau der zumeist hölzernen Steganlagen, Verlegung von Wasser- und Stromleitungen, Kanalisation, Verfüllung.

Noch auffälliger erscheint die weitere neuartige Gestaltung des Hafengeländes, wo allorts anstelle von unebenem Naturboden, Halbrasenflächen, aufgeschüttetem Kies oder rechteckigen Betonplatten (Letzteres im Falle militärischer Mitnutzung) nun eine touristenfreundliche Pflasterung mit Betonsteinen, mitunter sogar zu Motiven zusammengefügt (Fische in Wustrow, Kompassrosen in Prerow, Zingst und Lauterbach), anzutreffen ist. An den Liegeplätzen gehören beleuchtete Säulen mit Wasser- und Stromanschlüssen sowie moderne Rettungsmittel zum innovativen Service, neue Gebäude bieten Raum für Hafenmeister und Sanitäreinrichtungen (nicht selten nach einem »Container-Provisorium«), und neuartig ist auch die besucher- und nutzerfreundliche Ausstattung des Hafengeländes mit Bänken und moderner Beleuchtung.



Abb. 9 Fischmarkt am Alten Strom von Warnemünde mit »Stromdampfer«, »Weißer Villa« und Markthalle (von links nach rechts).

Die in nahezu jedem Hafen anzutreffenden gastronomischen Einrichtungen haben, wenn sie nicht erst nach der Hafensanierung erbaut worden sind, einen interessanten Funktionswandel hinter sich: Aus ehemals genossenschaftlichen Verwaltungsgebäuden wurden Restaurants mit oder ohne Pensionsbetrieb, wobei es sich zumeist um Fischrestaurants handelt, die von ortsansässigen Fischerfamilien betrieben werden.

Besonders deutlich treten diese baulichen und kulturellen Veränderungen wie auch der Funktionswandel des Immobilien-Altbestandes in den Fischereihäfen von Warnemünde am Ostufer des Alten Stroms und von Karlshagen am Peenestrom in Erscheinung. Beide Häfen waren bis 1990 bedeutende Standorte der genossenschaftlichen Kutterfischerei.

In Warnemünde, wo sich seit den frühen 1990er Jahren der Verkauf von fangfrischem Fisch durch die nun beruflich selbständigen Fischer von ihren Kuttern und Verkaufsständen aus ebenso wie der von Fischhändlern aus Verkaufswagen erfolgende Verkauf von Räucherfisch und Fischbrötchen großer Beliebtheit erfreuen, begann im Jahr 2000 die Umgestaltung des Hafengeländes zunächst mit der Rekonstruktion der Kaianlagen einschließlich Pflasterung. 2000/2001 entstand am nördlichen Ende das »Fischerhus«, ein Multifunktionsgebäude für Fischer, mit Kühl- und Lagerräumen, Werkstatt, Büroräumen (u.a. für den Hafenmeister), Sanitärräumen, Fischverarbeitung, Fischverkauf und Imbiss – so jedenfalls die anfängliche Nutzung dieses Gebäudes, das sich mit seiner Holzfassade im skandinavischen Stil gut einfügt.

2005 folgte der Umbau des nördlichsten Genossenschaftsgebäudes (in dem parterre eine Werkstatt und im Obergeschoss Verwaltungsräume, Küche und

Kantine eingerichtet waren) zum »Stromdampfer« mit mehreren Restaurants, einer Eisdiele und einem Angel-Service. Die denkmalgeschützte »Weiße Villa« südlich vom »Stromdampfer«, zuvor ebenfalls von der Fischereigenossenschaft genutzt, öffnete im Dezember 2005 als Restaurant, Café und Lounge »La Villa«. 2005/2006 wurden schließlich die letzten ehemals genossenschaftlichen Immobilien umgebaut: Aus der Fischhalle wurde eine »Markthalle« mit mehreren Boutiquen parterre und einem Restaurant im Obergeschoss, und in dem am südlichsten gelegenen ehemaligen Verwaltungsgebäude an der Bahnhofsbücke werden seither Praxis-, Büro- und Gewerberäume vermietet.

Das gastronomische Angebot erweist sich auf 215 Metern »Fischmarkt« als bemerkenswert international – von Fisch- und Hummerspezialitäten über eine Prager Bierstube und tschechische Küche bis zur Gastronomie mit südeuropäischer Orientierung, erweitert 2014 um ein asiatisches Restaurant im »Fischerhus«.²²

In Karlshagen auf Usedom, wo die Fischerei inzwischen nahezu völlig zum Erliegen gekommen ist (von einst 30 Fischern wirtschaftet 2014 nur noch ein Fischereibetrieb im Haupterwerb), ragen nun drei Pfahlstege für Sport- und Freizeitboote in das Hafenbecken. Das ehemalige genossenschaftliche Verwaltungsgebäude ist 1998 zum Restaurant »Veermaster« mit »Marina-Appartements« umgebaut worden. Aus der benachbarten Fischhalle mit Netzboden und Werkstatt sind 1998/1999 Eigentumswohnungen geworden, die zum Teil als Ferienwohnungen genutzt werden, und auf dem Gelände der ehemaligen genossenschaftlichen Räucherei an der Nordostseite des Hafens eröffnete 2003 die Ferienwohnungsanlage »Hafenidyll«, für die bezeichnenderweise mit dem Slogan »Ferienwohnungen im Yachthafen« geworben wird. Nahe der Hafeneinfahrt entstand 2010 schließlich noch das in seiner Architektur an eine Seebrückenbebauung erinnernde Restaurant »Marina«. Der Hafen von Karlshagen, einst für eine große Flotte von Fischkuttern ausgebaut, trägt inzwischen die Bezeichnung »Yachthafen«.²³

Bis Ende der 1990er Jahre sind die Häfen von Timmendorf und Kirchdorf auf Poel, von Wustrow, Born, Wieck, Prerow und Zingst an der Boddenküste der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst sowie von Kloster, Vitte und Neuendorf auf Hiddensee saniert und modernisiert worden. Auf Rügen trifft das für den genannten Zeitraum nur auf Schaprode als Hafen für den Hiddensee-Schiffsverkehr und Gager als Fischereihafen im Südosten der Insel zu. Am Strelasund gehört der Fischerei- und Fährhafen von Stahlbrode zu den in dieser Zeit modernisierten Häfen. Beidseitig der Ryck-Mündung sind die Hafenanlagen von Wieck erneuert worden, am Peenestrom die Häfen von Freest und Karlshagen und am südlichen Ufer des Stettiner Haffs die Häfen von Mönkebude und Altwarp. 2002 wurden mit dem Hafen von Thießow im Südosten der Insel Rügen die Sanierungen und Modernisierungen der wichtigsten Fischereihäfen abgeschlossen. Weitere Sanierungen und Umgestaltungen kommunaler Häfen



Abb. 10 Hafen von Karlshagen/Usedom: Restaurant »Veermaster« mit »Marina-Appartements« (Mitte), Eigentums- und Ferienwohnungen in ehemaliger Fischhalle (links) und Ferienwohnungsanlage »Hafenidyll« (rechts).



Abb. 11 Sanierter und modernisierter Hafen von Bodstedt mit Zeesbooten.

oder Hafenbereiche folgten in den nächsten Jahren, besonders augenfällig beispielsweise in Wiek auf Rügen (2003).

Seit Ende der 1990er Jahre kam es dann auch in kleineren Dorfhäfen der vorpommerschen Boddenlandschaft und des Stettiner Haffs zu Spundwandsetzungen und zur Pflasterung des Hafengeländes, wobei baulich stets die Möglichkeit berücksichtigt wurde, Boote mit einem Trailer zu Wasser bringen zu können (jüngstes Beispiel: Baabe/Rügen, 2014). Besonders umfangreiche Wasserbauarbeiten, die nicht nur zu einer Sanierung und Modernisierung, sondern auch zu einer Hafenvergrößerung geführt haben, standen im August 2014 in Bodstedt bei Barth kurz vor ihrem Abschluss. Dieser Hafen ist als Liegeplatz der größten Zeesboot-Flotte bekannt, insbesondere aufgrund der hier 1965 ins Leben gerufenen alljährlichen Zeesboot-Regatten. Eigens für diese 11 bis 12 Meter langen und entsprechend schweren hölzernen Boote und deren Winterlage im Hafengelände ist auch eine der inzwischen selten gewordenen Slipanlagen mit auf Schienen rollendem Slipwagen in moderner Variante neu entstanden.

Die für Wasserwanderungen mit den Faltboot-Nachfolgern Kanu und Kajak vorzügliche Eignung des vorpommerschen Boddenreviers, des Peenestroms und des Stettiner Haffs mit dem Usedomer Achterwasser führte bald nach 1990 sowohl zum Betrieb von Vermietungsstationen als auch zur Einrichtung von sogenannten »Wasserwanderrastplätzen«. Unter letztgenanntem Wortgebilde sind mit Landesmitteln geförderte Umgestaltungen ländlicher Hafen- oder hafennaher Uferbereiche zu verstehen, die Wasserwanderern einen Bootslandeplatz mit Campingmöglichkeit und sanitärer Einrichtung bieten.

Ein solcher »Wasserwanderrastplatz« wurde 1994 in Wiek auf dem Darß eingeweiht. Es folgten in jenem Jahrzehnt weitere Rastplätze in Dierhagen, Wustrow, Althagen, Born, Prerow und Zingst an der Boddenküste, in Breege auf Rügen, in Lassan am Peenestrom und in Timmendorf auf Poel.²⁴ Inzwischen ist das Netz dieser Einrichtungen weiter verdichtet worden.

Die oben im kulturgeschichtlichen Rückblick erwähnten Sperrgebiete entlang der Küste schlossen selbstverständlich auch die militärisch genutzten Häfen ein, was in Tarnewitz, Barhöft und Gager nach deren »Entmilitarisierung« bald nicht mehr zu erkennen war. Hingegen wird Besuchern von Peenemünde auch die sich bis 1996 erstreckende wechselvolle militärische Geschichte dieses Hafens anschaulich vermittelt. Auf andere Art ist das allerdings auch auf der rügischen Halbinsel Bug der Fall, wo südlich von Dranske noch immer (2014) ein inzwischen verfallener großer Militärhafen an ein vor zweieinhalb Jahrzehnten abgeschlossenes Kapitel deutscher Geschichte erinnert.

3.2.2 *Neue Häfen des Marina-Typs*

Neben den bislang betrachteten kommunalen Häfen, die ursprünglich als Umschlagplatz für landwirtschaftliche Produkte und Baustoffe, als Anleger für Fahrgastschiffe und als Liegeplatz für kleine Küstenfrachter und Fischereifahrzeuge gedient haben und denen (abgesehen vom Güterumschlag und von Küstenfrachtern) diese Funktionen teilweise auch heute noch zukommen, ist aus ursprünglich zumeist eher bescheidenen Steganlagen von Segelsportvereinen und Yachtclubs – die es weiterhin gibt – ein neuer Hafentyp entstanden, nämlich große und, wo erforderlich, auch molengeschützte Yachthäfen mit Pfahl- und Schwimmsteganlagen, die mehreren Hundert Booten Liegeplätze bieten.

Es mag in heutiger Zeit verwundern, dass für diesen Hafentyp kein englisches, sondern das lateinische Wort »Marina« in den deutschen Sprachgebrauch eingegangen ist. Der Bau und der Betrieb solcher Häfen folgt der enormen Zunahme des Bestandes an Segel- und Motoryachten und der wasserseitigen Freizeitgestaltung während des letzten Drittels des vergangenen Jahrhunderts, aber natürlich nur dort, wo sich diese Entwicklung vollziehen konnte – an den Küsten von Mecklenburg und Vorpommern bekanntlich nicht vor 1990.

In den folgenden Jahren wurden in Stadthäfen ebenso wie in größeren Häfen ländlicher Gemeinden vor nicht mehr für den Güterumschlag genutzten Kaianlagen Betonschwimmstege verankert, die zahlreichen Segel- und Motoryachten als Liegeplatz dienen – mancherorts »City-Marina« genannt. An anderen Küstenabschnitten entstanden seit Mitte der 1990er Jahre völlig neue Hafenanlagen vom Typ »Marina«.

Zu letzteren, zumeist privat betriebenen Anlagen gehören die Häfen von Lauterbach (seit 1995, 300 Liegeplätze), Neuhof östlich von Stralsund (seit 1997, 150 Liegeplätze), Kröslin (seit 1998, 500 Liegeplätze), Glowe (seit 2000, 100 Liegeplätze), Kühlungsborn (seit 2004, 400 Liegeplätze), Warnemünde/Hohe Düne (seit 2004, 750 Liegeplätze), Lubmin (seit 2007, 180 Liegeplätze), Boltenhagen (seit 2008, 350 Liegeplätze) und Vieregge/Neuenkirchen (seit 2012, 50 Liegeplätze, nach ursprünglich geplanter größerer Marina mit »Hafendorf«). Für zahlreiche negative Medienberichte sorgte die Langzeit-Investmentruine von Hohen Wieschendorf an der Wismarbucht, wo seit 2002 eine Marina mit großer Ferienhausanlage entstehen sollte. Seit 2004 besteht dort Baustopp. Erst 2014 wurden Arbeiten in den drei Gebäuden auf der gewaltigen, ursprünglich militärischen Zwecken dienenden Fingerpier wieder aufgenommen, und an den südseitig verankerten Schwimmstegen liegen inzwischen Boote.

Angebote und Leistungen in den Marinas unterliegen einer Bewertung durch den Deutschen Tourismusverband, die seit 2004 im besonders positiven Fall mit der »Gelben Welle«, dem Symbol für eine hohe qualitätsmäßige Einstu-



Abb. 12 Marina »Weiße Wiek« in Boltenhagen.

fung, sichtbar zum Ausdruck gebracht wird. Bereits ein Jahr zuvor hat Mecklenburg-Vorpommern als erstes Bundesland dieses Zertifikat umgesetzt: 2003 erhielt die Marina Neuhof mit Motorenreparatur, Segelmacherei und vorbildlichen sanitären Anlagen als erster Hafen an der Küste diese Einstufung für anerkannten Service und Vielfalt touristischer Angebote.²⁵

Die technische Ausstattung (Wasser, Strom, Kran, Slip- und Bootstrailer-Anlage, Tankstelle), das handwerkliche Reparatur- und Serviceangebot »rund ums Boot« bis hin zu Winterlagerplätzen in beheizten und unbeheizten Hallen oder auf Freiflächen sowie die sanitären Einrichtungen dieser Marinas entsprechen selbstverständlich dem modernsten Stand. Hinzu kommen Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Einrichtungen, entweder im Hafen oder in dessen Nähe. Zwei weitere jüngste Kriterien erscheinen im Angebots- und Serviceverzeichnis eines Marina-Guides²⁶: Internetzugang und WLAN im Hafen. Für alle genannten neuen Hafenanlagen sind auch diese Möglichkeiten als vorhanden gekennzeichnet.

Die Marinas von Boltenhagen, Kühlungsborn und Glowe bieten zudem den ortsansässigen Fischern neue Liegeplätze, die zuvor an der hafenlosen Außenküste gefehlt haben. Dass aber in einigen Marinas neuerdings nicht nur Boote, sondern auch schwimmende Ferienhäuser (»Floating Houses«/»Floating Homes«) vertäut und in Lauterbach neben 22 schwimmenden Ferienhäusern zudem 14 Ferienhäuser als »Pfahlbauten« über dem Wasser errichtet worden sind (»Pfahlhaus-Suiten«), kann nicht nur als maritim-kulturelle Kuriosität angese-



Abb. 13 Die »Gelbe Welle« am Hafenmeisterhaus in Breege/Rügen, WWRP als Abkürzung für »Wasserwanderrastplatz«.

hen werden. Immerhin handelt es sich bei den schwimmenden Ferienhäusern, was wohl nicht ganz bedeutungslos sein dürfte, um keine Immobilien. Sie sind am »eigenen Steg« im Vermietungsfall sogar gewinnbringender als eine Yacht als Gastlieger, und sie bieten Touristen die Möglichkeit, so wasser- nah wie möglich zu wohnen.

Das erste schwimmende Ferienhaus wurde 1999 in Lauterbach in der Marina »im-jaich« in Betrieb genommen, gefolgt von weiteren Ferienhäusern dieser Art.²⁷ Seit 2001 verfügt auch die Marina Kröslin über »Floating Houses«.²⁸ Inzwischen (2014) sind solche schwimmenden Ferienhäuser außerdem in den Marinas von Neu-

hof und Boltenhagen, in dem aus zwei längeren Pfahlsteganlagen bestehenden »Naturhafen« von Krummin/Usedom, in den Häfen von Ribnitz und Wiek/Rügen, an Liegeplätzen der Schiffswerft Barth und sogar am kleinen Hafensteg von Pruchten zwischen Barth und Zingst anzutreffen.²⁹ Konstruktionsmäßig gehört seit 2014 auch der an eine schwimmende Vitrine erinnernde Ponton vor dem Hafen von Zingst zu diesen Bauten, aber bei diesem gläsernen Objekt handelt es sich um einen »witterungsgeschützten Aussichtspunkt« mit gastronomischer Betreuung.³⁰

Wenn auch »Wohnen auf dem Wasser« kein neuartiges Phänomen ist, so gehören doch die auf Pontons errichteten Ferienhäuser und in Lauterbach zudem die »Pfahlbauten«, die sicher nicht von Besatzungen dort liegender Segel- oder Motoryachten in Anspruch genommen werden, kulturell zu einer neuen Form der enormen Entwicklung der maritimen Tourismuswirtschaft, die mit Ferien, Urlaub und Wohnen am und nun auch auf dem Wasser wirbt. Besonders deutlich wird das, wie oben bereits genannt, an der Vielzahl der Ferienhaussiedlungen, Pensionen und Hotels in Ufernähe. Aber auch das Angebotsspektrum der großen Marinas ist jüngst weit über moderne sanitäre Einrichtungen und den Boots- und Reparaturservice hinausgewachsen:

Die 1998 auf früherem Militärgelände mit Kaianlage eröffnete Marina Kröslin mit mehr als 500 Liegeplätzen und 7680 m² Winterlager wurde 2012/2013 ausgebaut. Bis Sommer 2013 entstanden eine Veranstaltungshalle sowie ein Dienstleistungsbereich mit Bibliothek, Kaminzimmer und Freizeitangeboten. Geplant ist ferner der Bau eines Wellnessbereichs mit Sauna, Solarium, Schwimmbecken und Wasserstrahlmassagegeräten. Außerdem wird die Winterlagerhalle mit Mastenlager, Gabelstapler, Kran und Rasentraktor ausgestattet.³¹



Abb. 14 Der im Jahr 2000 fertiggestellte Hafen von Glowe/Rügen, in dem auch Fischerboote Liegeplätze haben.



Abb. 15 »Floating Houses« in der Marina »im-jaich«, Lauterbach/Rügen.

Bei anderen Bauwerken könnte fraglich erscheinen, ob es sich um eine Marina mit angeschlossenem Hotelkomplex oder um große Hotelanlagen mit integrierter Marina handelt. Das betrifft an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern seit 2004 die an der Warnowmündung errichtete »Yachthafenre-

sidenz Hohe Düne« (750 Liegeplätze, 5-Sterne-Hotel mit einem Hauptgebäude und drei »Residenzen«)³² und in Boltenhagen seit 2008 die Marina »Weiße Wiek« (350 Liegeplätze, Fischereihafen mit »Erlebnisfischerei«, Dorfhof mit 191 Appartements, Iberotel mit 193 Betten/Suiten).³³

3.2.3 *Neue Industriehäfen*

Zu den neuen oder in ihren Funktionen veränderten Hafenanlagen gehören auch jene Häfen, die seit den 1990er Jahren als Industriehäfen betrieben werden: Mukran bei Sassnitz (ursprünglich ausschließlich als Eisenbahnfährtshafen erbaut)³⁴, Ladebow, Vierow und Lubmin am Greifswalder Bodden sowie Berndshof bei Ueckermünde. Recht unterschiedlich sind die Vorgeschichten dieser Häfen. Während Mukran bereits 1986 aufgrund politischer Erwägungen ausschließlich als Hafen für Eisenbahngroßfähren in Betrieb genommen wurde, diente der Hafen von Ueckermünde/Berndshof – ursprünglich nur ein Stichkanal – als Betriebshafen einer Ziegelei (1935–1990). 2006 wurde der neu erbaute Industriehafen von Lubmin (mit Marina in separatem Hafenbecken) eröffnet, und der Entmilitarisierung verdanken die Häfen von Vierow und Ladebow ihre heutige zivile Nutzung. Letzteres betrifft auch einige der zuvor genannten Sportboothäfen bzw. Marinas: Boltenhagen/Tarnowitz, Hohen Wieschendorf, Barhöft, Gager, Kröslin und Neuhoft bei Stralsund.

3.3 Seebrücken

Als neue seeseitige Wasserbauten an der Außenküste fallen nicht nur die Häfen bzw. Marinas von Boltenhagen, Kühlungsborn, Warnemünde/Hohe Düne und Glowe auf, sondern ebenso die wieder entstandenen Seebrücken, mit deren Planung und Bau gleich 1990 begonnen wurde. Als erstes dieser Bauwerke konnte bereits am 3. Oktober 1991 die Seebrücke von Kühlungsborn eingeweiht werden. Weitere 17 Seebrücken folgten bis 1995. In Sellin wurde 1998 schließlich die letzte der Seebrücken eröffnet, womit außer Kühlungsborn nun Boltenhagen, Wendorf bei Wismar, Rerik, Heiligendamm, Graal-Müritz, Wustrow, Prerow, Zingst, auf Rügen Sassnitz, Binz, Sellin und Göhren, am Greifswalder Bodden Lubmin, auf Usedom Zinnowitz, Koserow, Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck über eine Seebrücke verfügen. Als Anleger für Fahrgastschiffe eignen sich jedoch – entgegen ursprünglicher Erwartungen – nur einige dieser Brücken, deren Bau bis 1995 beachtliche 56 Millionen D-Mark (davon 38 Millionen aus Landesfördermitteln) verschlungen hat.³⁵ 2013 wird die Förderung durch Landesmittel mit 18,8 Millionen Euro beziffert.³⁶

Ihre ursprüngliche Bedeutung als Anleger für Passagierdampfer im Kontext der früheren Infrastruktur, als Reiseerleichterung für Sommergäste, ist im Verlaufe des 20. Jahrhunderts durch den Ausbau landseitiger Verkehrsanbindungen und Verkehrsmittel verloren gegangen. Gastronomisch genutzt wer-



Abb. 16 Seebrücke von Zinnowitz/Usedom mit Tauchgondel.

den nur die mit Hochbauten ausgestatteten Seebrücken von Sellin, Heringsdorf und Ahlbeck, und abwärts geht es kurioserweise an den Seebrücken von Zinnowitz (seit 2006), Sellin (seit 2008) und Zingst (seit 2013), wo von Tauchgondeln aus die Unterwasserfauna (sofern in Sichtweite vorhanden) und der sandige Meeresboden betrachtet werden können. Betrieben wird dieser innovative »Unterwassertourismus« von dem in Zinnowitz ansässigen Unternehmen »Wulff Freizeitanlagenbetrieb«, zu dem eine vierte Tauchgondel im ostholsteinischen Grömitz (seit 2009) gehört.³⁷

Als weiteres außergewöhnliches Ereignis, das sogar an frühere Zeiten erinnert, dürfte das Ausbooten von Passagieren an der Seebrücke von Binz anzusehen sein, vor der im August 2009 das Kreuzfahrtschiff EUROPA vor Anker lag.

Ansonsten werden die meisten dieser millionenschweren Seebrücken, die zwar mit Fördermitteln erbaut worden sind, für deren Instandhaltung aber die jeweilige Gemeinde zuständig ist, hauptsächlich von Spaziergängern und Anglern genutzt. Allerdings bilden die Brücken und deren Vorplätze alljährlich auch den Mittelpunkt einiger neuartiger Volksfeste, der »Seebrückenfeste«, die nicht nur während der Sommersaison (z.B. als Mittsommerfest), sondern »saisonverlängernd« regelmäßig auch zum Jahreswechsel und mitunter sogar zu Ostern veranstaltet werden.³⁸

Für eine andere Art von Veranstaltung werden am ersten Sonntag des Monats Juli (bislang) die Seebrücken von Heiligendamm (seit 1996), Graal-

Müritz und Wustrow (seit 2005), Kühlungsborn (seit 2008) und Boltenhagen (seit 2012) genutzt, wo unter freiem Himmel evangelische »Brückengottesdienste« und christliche Taufen stattfinden. Als Vorbild diente Kellenhusen in Ostholstein als Partnergemeinde von Heiligendamm.³⁹ Hingegen bietet die Seebrücke von Sellin als Außenstelle des Standesamtes Baabe Heiratswilligen einen Ort zur Eheschließung, was in Anbetracht weiterer neuartiger Trauungsmöglichkeiten – z.B. auf Leuchttürmen, an Stränden, an Bord von Fahrgastschiffen oder auf der Rügener Schmalspurbahn »Rasender Roland« – kaum ungewöhnlich erscheinen dürfte.

Weitere und für diese Bauwerke zumeist ebenfalls neuartige Angebote bieten jene Seebrücken, die mit Hochbauten ausgestattet sind. So gehören zur privat betriebenen Seebrücke von Heringsdorf, der längsten und teuersten Seebrücke des Landes, außer dem obligaten Schiffsanleger eine Ladenpassage vor und auf der Brücke, ein Kino, eine überdachte Veranstaltungsplattform, eine Diskothek und 16 Ferienwohnungen – Kosten: 25 Millionen D-Mark.⁴⁰

In Sellin informierte 1997 eine Tafel zum Seebrücken-Bauvorhaben bezüglich der Hochbauten über ein *gesamtagastronomisches Konzept mit einem Palmengartencafé, einem Kommunikationsrestaurant und Gesellschaftsräumen/Kursaal im 1. OG sowie einem Free-Flow-Bereich im EG*.

3.4 Maritimes Handwerk und Gewerbe – neue Möglichkeiten der beruflichen Selbständigkeit und der wasserseitigen Freizeitgestaltung

Wenngleich die sich seit 1990 vollziehenden maritim-kulturellen Veränderungen in der Kutter- und Küstenfischerei, auf den Bootswerften und in der Fahrgastschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern bereits in früheren DSA-Beiträgen behandelt worden sind, erscheint es hinsichtlich des maritimen Handwerks und Gewerbes vollständigkeitshalber angebracht, auch hier nochmals – aber in äußerster Kürze – auf diese Entwicklungen einzugehen, soweit sie die Seebadeorte und die ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfer dieser Küstenregion betreffen.

Mit den abrupt endenden fünf Jahrzehnten der Dominanz von Staatseigentum und dirigistischer Wirtschaftslenkung begann in der Kutter- und Küstenfischerei eine Entwicklung, die zu gravierenden Veränderungen in diesem Erwerbszweig geführt hat, und zwar sofort mit dem Beginn der Möglichkeiten des unbegrenzten und unbehinderten Einzugs technischer Innovationen, die den jeweils dringendsten Erfordernissen folgten. Neben den technischen Neuerungen und der damit verbundenen deutlichen Bevorzugung dänischer Kleinkutter aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) – erbaut in Sakskøbing/Lolland und Faaborg/Fünen) – und dänischer Fischereiausrüstung werden aber gleichermaßen auch die vielfältigen neuartigen Probleme deutlich, mit denen die Fischer seither konfrontiert werden und auf die sie sich zwangsläufig einstellen mussten, um weiterhin beruflich existieren zu können. In den



Abb. 17 »Fischerstuw« mit Räucherei als zusätzlicher Erwerb zur Fischerei, Boltenhagen.

Fischerfamilien war das unter anderem mit neuen Vermarktungsaufgaben und der Schaffung zusätzlicher Erwerbsquellen verbunden, wie zum Beispiel der oben bereits erwähnten Gastronomie. Die der Förderung der Fischerei gegenüberstehenden restriktiven Reglementierungen sind zusammen mit vielen weiteren Erschwernissen nicht ohne verhängnisvolle Auswirkungen geblieben, was in personeller Hinsicht am deutlichsten wird: Von 1991 bis 2010 ist die Zahl der Betriebe der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei im Haupterwerb von 950 auf 315 gesunken⁴¹, und in Anbetracht des Durchschnittsalters der noch aktiven Berufsfischer und des fehlenden beruflichen Nachwuchses dürfte bald ein weiterer deutlicher Abwärtstrend zu konstatieren sein, was letztlich wohl auch als Indiz einer verfehlten Fischereipolitik angesehen werden kann.

Solche Entwicklungen sind nicht zuletzt auch an dem seit 1991 sukzessive dezimierten Bestand der als Fischerfahrzeug gekennzeichneten Boote erkennbar. Außerdem fällt an den Fischerstränden der hafenlosen Außenküsten auf, dass dort zunehmend kleine GFK-Boote mit Außenbordmotoren die traditionellen hölzernen Strandboote ersetzt haben, allerdings bei deutlicher Dezimierung des Gesamtbestandes. Typologisch kaum verändert haben sich hingegen die Fischereifahrzeuge an der pommerschen Bodden- und Haffküste, wo weiterhin zumeist hölzerne oder eiserne Netzboote, Reusenboote und Heuer genutzt werden.⁴²

Erhebliche Veränderungen konnten auch auf den nun privaten Holzbootswerften von Kirchdorf auf Poel bis Freest und Kröslin am Peenestrom doku-

mentiert werden: Es überwiegen seit den 1990er Jahren Reparaturarbeiten wie Planken- und Spantenwechsel an Fischerbooten und Traditionsseglern, Umbauten ehemaliger Fischerboote zu Freizeitbooten und die Restaurierung von Oldtimern. Zu den neuen Angeboten gehören außerdem der erweiterte Boots- und zusätzliche Motorservice, modernisierte und erweiterte Bootsliegeplätze sowie zusätzliche Winterlageplätze unter Verwendung moderner Transporttechnik. Hingegen hat sich auf den beiden Werften in Lauterbach auf Rügen und in Greifswald, wo serienweise GFK-Yachten entstehen, eine andere Entwicklung vollzogen, wofür die große internationale Nachfrage nach diesen Booten gesorgt hat.⁴³

Die seit 1990 enorm gestiegene Nachfrage nach Segel- und Motoryachten, an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern aber noch mehr nach kleineren Angelbooten (entweder offen oder halboffen als Kajütboot) und nach geeigneten Bootsmotoren⁴⁴, die erhebliche Zunahme des Bootsbestandes und die hohe Zahl der saisonalen Gastlieger in den Häfen ließen über den Bootsbau hinaus das gesamte maritime Handwerk und Gewerbe in erheblichem Umfang aufblühen. Das betrifft insbesondere den Service rund ums Boot in den sanierten und modernisierten Häfen und in den neuen Marinas. Mithin entstanden neben Werften, deren Programm Bootsreparaturen, Bootsumbauten und mitunter auch Neubauten umfasst, spezielle Werkstätten für den technischen Service, zu deren Angebot insbesondere Verkauf, Einbau, Wartung und Reparatur von Bootsmotoren gehören und deren Inhaber üblicherweise auch als Vertragshändler für Motorenhersteller tätig sind. Auch in dieser handwerklichen Branche kam es frühestmöglich zu ersten Unternehmensgründungen, wie z.B. im Falle der von Friedrich-Wilhelm Paap am 1. März 1990 wiedereröffneten »Warnow-Werkstatt Warnemünde«, mit der eine 1957 abgebrochene Familientradition wieder aufgenommen wurde.⁴⁵ Ein anderes Beispiel ist der »Maschinenbau und Yachtservice« auf dem Gelände der Bootswerft Kirchdorf, gegründet von Günter Müller im Mai 1992 nach 30-jähriger Tätigkeit als Schlossermeister und Mechaniker bei der Fischereiproduktionsgenossenschaft Wismar.⁴⁶

Hingegen fand die Anfertigung von Segeln bzw. das traditionelle Handwerk des Segelmachers auch in der DDR besondere Beachtung, wobei es aber hauptsächlich um internationale Segel-Wettbewerbe und um ein möglichst erfolgreiches Abschneiden der DDR-Sportler ging. Zur Optimierung der Anfertigung von Sportbootsegeln wurde 1978 an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow die Forschungsgruppe Segeln gebildet, in der sich erfahrene Segler und Ingenieure mit umfassender Segelpraxis mit der Entwicklung neuer Segel beschäftigten. Noch vor Auflösung dieser Forschungsgruppe ging der Reriker Segelmacher Jürgen Wolff, gelernter Bootsbauer, zweifacher DDR-Meister im Segelsport und Mitglied der Warnemünder Forschungsgruppe, 1986 seinen Weg in die berufliche Selbständigkeit als Segelmacher.⁴⁷

In dieser Forschungsgruppe erlernte 1983/1984 auch Birgit Boldt aus Ribnitz das computergestützte Zeichnen, Zuschneiden und Profilieren der Segel. Seit ihrer beruflichen Selbständigkeit 1987 war sie bis Mitte der 1990er Jahre die einzige Segelmacherin an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern.⁴⁸ Im September des Umbruchsjahres 1990 wandelten Mitglieder der Forschungsgruppe Segeln diese in eine GmbH um und gründeten die auf der Warnemünder Mittelmole etablierte Segelmacherei »Butterfly«, die bereits zu jener Zeit mit Computertechnik und Laser-Zuschnitt arbeitete.⁴⁹

In den folgenden Jahren kam es in diesem Handwerk zu zahlreichen weiteren Unternehmensgründungen, und 2004 existierten im Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommerns bereits mehr als ein Dutzend Segelmachereien, einige auch in den neuen Marinas von Boltenhagen, Warnemünde/Hohe Düne, Neuhof und Kröslin oder in deren Nähe.⁵⁰

In den Marinas selbst führten die Betreuung des enorm gewachsenen Bestandes an Sport- und Freizeitbooten, darunter große Flotten von Charteryachten, sowie erhebliche Defizite im technischen Service nicht nur zu einer großen Nachfrage nach fachlich geeignetem Personal, sondern 2004 im Greifswalder Ostseebildungszentrum erstmals auch zu einer neuen Berufsausbildung: Nach 15-monatiger Ausbildung bestanden im April 2005 eine Frau und 20 Männer vor der IHK ihre Abschlussprüfung als Marinafachkraft.⁵¹ Dieser neue Beruf umfasst die selbständige Ausführung aller üblichen Tätigkeiten eines Hafenmeisters, die qualifizierte Durchführung der Ein- und Auswinterung, die Hilfeleistung bei Havarien jeder Art am Boot bzw. an der Yacht, die selbständige Ausführung kleiner und mittlerer Reparaturen (je nach Spezialisierung und Ausstattung der Marina), die Abschätzung des Umfangs notwendiger größerer Reparaturen sowie die Ausführung anfallender Pflege- und Wartungsarbeiten am Boot bzw. an der Yacht. Außerdem ist die Marinafachkraft in der Lage, Bootseigner und Charterer seemännisch, technisch und touristisch zu beraten.⁵²

Mit den seit 1990 unbehinderten Möglichkeiten der wasserseitigen Freizeitgestaltung, des Wassersports und der privaten Gewerbeausübung sind weitere maritim-berufliche Tätigkeiten und Wege in die berufliche Selbständigkeit verbunden: Das wird bereits am Außenstrand deutlich, wo vielerorts kleine offene Boote und Segel-Katamarane vermietet werden. Andere Bootsvermieter, die von Hafenliegeplätzen aus fährerscheinfreie Motorboote wie auch Angel- und Ausflugsboote mit stärkeren Außenbordmotoren vermieten, sind nicht nur in den städtischen Häfen anzutreffen, sondern ebenso in den modernisierten oder neu angelegten ländlichen Häfen. In den neuen Marinas etablierten sich bald nach 1990 zunehmend auch Yachtcharter-Unternehmen, entweder mit neuem Firmenhauptsitz (z.B. in Breege) oder mit Charterbasen als Außenstellen. Zu deren Angebot gehören hauptsächlich hochseetüchtige Segelyachten mit Rumpflängen zwischen 30 und 50 Fuß. Diese Yachten



Abb. 18 Gewerbliche Angebote im Hafen Wiek/Rügen: Bootsvermietung und geführte Angeltouren.

erfreuen sich großer Nachfrage, da sie Freizeitsegeln ermöglichen, ohne ein eigenes Boot zu besitzen, dessen Neuwert in diesem Größenbereich etwa zwischen 80 000 und 300 000 Euro liegt.

Die »größeren« Bescheinigungen, um solche Boote auch auf hoher See führen zu dürfen (Sportseeschifferschein, Sporthochseeschifferschein), sind aber kaum in Wind- und Kite-Surfschulen zu erwerben. Alternativ bieten einige Yachtcharter-Unternehmen (z.B. in Breege/Rügen), Marina-Betreiber (z.B. in Lauterbach/Rügen) und spezielle Segel- und Bootsfahrschulen Lehrgänge an, Letztere zumeist von nautischen Patent-Inhabern nach Beendigung ihrer beruflichen Seefahrt eröffnet.

Neben dem maritimen Handwerk einschließlich Bootsservice, den Charterfirmen und den privaten Marinabetreibern gehören zu den maritimen Neugründungen auch jene kleineren Unternehmen, die gewerblich auf die Boots- und Yachtausrüstung sowie auf den Boots- und Yachthandel ausgerichtet sind.

Die Fahrgastschiffahrt an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern lässt seit 1990 im Wesentlichen drei Entwicklungsrichtungen erkennen: die Privatisierung der bis dahin staatlichen »Weißen Flotte« und deren Umwandlung in ein Tochterunternehmen der Flensburger »Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG«, den Einstieg einiger Reedereien aus den alten Bundesländern in lukrative Fahrtgebiete rund um Rügen und auf dem Stettiner Haff im »Duty-free-Grenzverkehr« sowie die Gründung zahlreicher kleinerer Reedereien. An

Letzteren waren maßgeblich solche Unternehmensgründer beteiligt, die bereits vor der Wiederherstellung der deutschen Einheit in dieser Küstenregion zu Hause waren.

Deren berufliche Biographien veranschaulichen die grundlegenden wirtschaftlichen Veränderungen seit 1990 gleich in zweifacher Hinsicht, und damit wird von vielen neuen Reedern auch die Entscheidung für den mutigen Schritt in diese berufliche Selbständigkeit begründet: Ursächlich war einerseits oft eine neuerdings schlechte Perspektive in bisherigen Berufen und andererseits die neue Möglichkeit, ein eigenes Schifffahrtsunternehmen zu betreiben, was erst nach der Aufhebung des staatlichen Monopols 1990 wieder realisierbar wurde. Mehrere Reeder haben sich mit der Fahrgastsschifffahrt zudem einen lang gehegten Wunsch erfüllen können. Überwiegend sind es ehemalige Seeleute aus der Handelsschifffahrt, Hochseefischer, Küstenfischer, Seeleute aus der technischen Flotte und in einigen Fällen auch ehemalige Marineangehörige. Die Anschriften ihrer neuen Reedereien nennen nicht nur Hafenstädte, sondern auch und sogar noch zahlreicher Seebäder und ehemalige Seefahrer- und Fischerdörfer: Boltenhagen, Gollwitz/Poel, Warnemünde, Wustrow, Born, Zingst, Neuendorf/Hiddensee, Breege, Glowe, Gager und Putbus/Lauterbach auf Rügen, Peenemünde und Ückeritz auf Usedom und Mönkebude.

Die Unternehmensgeschichten beginnen zumeist mit dem Erwerb von mitunter recht betagten »Second-hand-Schiffen«, denen nach einiger Zeit Neubauten und der Weiterverkauf der älteren Tonnage folgten. Investiert wurde jedoch nicht nur in Modernisierung, sondern oft auch in eine Vergrößerung der Unternehmen und in deren Fortführung in zweiter Familiengeneration.

Inzwischen sind aus kleinsten Anfängen nicht selten Reedereien mit zwei oder drei Schiffen und acht bis zwölf Mitarbeitern erwachsen, die zum Teil ein bemerkenswertes Angebotsspektrum vorweisen, das weit über die traditionellen Linien- und die Ausflugsfahrten zu landschaftlichen Anziehungspunkten hinausgeht. Dazu gehören nun auch Charterfahrten für Gesellschaften, Fahrradtransport, standesamtliche Trauungen, von maritimen Brauchzeremonien umrahmte Seebestattungen, Disko- und Tanzfahrten und vereinzelt sogar Modenschauen. Andere Schiffe sind für Ihren Einsatz im deutsch-polnischen Grenzverkehr mit einem »Duty-free-Shop« ausgestattet worden. Solche einkaufsorientierten Fahrten, die inzwischen weiter östlich stattfinden, haben vor allem die Hafenstadt Ueckermünde und das Fischerdorf Altwarp schlagartig zu Zielorten des organisierten Massentourismus werden lassen.

Zu den Innovationen in der Fahrgastsschifffahrt gehören auch Wassertaxi-Schnellverbindungen zwischen Rügen und Hiddensee ebenso wie die Angebote von Ausflugs- und Angelfahrten auf ehemaligen Fischkuttern. Schließlich sollte eine Gruppe von Segelfahrzeugen nicht unerwähnt bleiben, nämlich die Zeesboote, ehemalige Fischerboote, die inzwischen zu Freizeit-, Regatta- und Traditionssegeln umfunktioniert worden sind und mit denen von mehre-

ren kleinen Hafenorten an der Boddenküste und am Stettiner Haff sogar Ausflugsfahrten unter Segeln möglich sind.⁵³

Wie in der Kutter- und Küstenfischerei, im Bootsbau, in anderen Zweigen des maritimen Handwerks und in der Fahrtgastschiffahrt führten die gesellschaftlichen Veränderungen auch in weiteren gewerblichen Bereichen zu neuartigen Perspektiven, Orientierungen und Wegen in die berufliche Selbständigkeit, und zwar dort, wo jüngere Wassersportarten und -trends im Mittelpunkt stehen.

So wurden, während sich die Modernisierung und Erweiterung der Hafenanlagen in den Küstendörfern und Seebadeorten Anfang der 1990er Jahre noch in der Planungs- oder Bauphase befand, sofort in der Saison 1990 die wiedergewonnenen Möglichkeiten der wasserseitigen Freizeitgestaltung und des Wassersports von Windsurfern genutzt, die recht schnell neue und vorzügliche Reviere (»Surf-Spots«) entlang der Küste von Mecklenburg und Vorpommern entdeckten, die zuvor wegen »Fluchtgefahr« gesperrt gewesen waren. Davon ausgenommen waren einige »weniger gefährliche« Gebiete auf dem Salzhaff vor Rerik, im vorpommerschen Boddenrevier, vor Thießow (Mönchgut auf Rügen) und auf dem Usedomer Achterwasser, wo zum Teil schon seit den 1970er Jahren (unter argwöhnischer Beobachtung von Staatssicherheit und Grenzschutz) Windsurfen möglich war. Seit 1977 wurden sogar DDR-Meisterschaften im »Brettsegeln« ausgetragen.⁵⁴

Bereits im Frühsommer 1990 eröffneten entlang der Küste die ersten privaten Windsurf- und Segelschulen und die ersten Surfshops, deren Angebote manche notgedrungen-kreative Eigenanfertigung ostdeutscher Surffreunde ersetzten. Zu den Begründern der ersten Surfschulen gehörten nicht nur Surflehrer aus den alten Bundesländern, die bereits über Lehrerlizenzen verfügten, sondern ebenso Einheimische, die noch 1990 nach absolvierter Surflehrerausbildung ihre eigene Schule eröffneten. Einige Beispiele aus den Anfangsjahren:

Bereits 1990 wurde in Michaelsdorf bei Barth die Windsurf- und Katamaranschule Vetter eröffnet, deren Betreiber als ehemaliger Sportsegler (Empor Rostock) noch 1990 seine Surflehrerausbildung in Holland absolvierte und unmittelbar danach seine Wassersportschule am Bodstedter Bodden gründete.

Ebenfalls 1990 öffnete die Segel- und Surfschule Abert und Köpke in Ückeritz am Usedomer Achterwasser (später »Windsport Usedom«), eine Gründung von zwei Berliner Windsurfern, die ihren Sport bereits Jahre zuvor auf diesem Gewässer ausgeübt hatten. Im Hafen von Ückeritz gehört seit 2007 (nach provisorischen Zwischenlösungen) ein Pensions-Neubau mit Restaurant zu dieser Surf-, Segel- und Kiteschule.

1991 gründeten in Kühlungsborn vier Surflehrer aus Bremen die Schule »Windsurfing«. Im selben Jahr öffnete im nahen Fulgen das »Surf- und Segelcenter«, dessen Betreiber zuvor zehn Jahre in den alten Bundesländern als Segellehrer tätig gewesen war.⁵⁵



Abb. 19 Windsurf- und Kiteschule »Supremesurf« in Saal am Saaler Bodden. Ein weiterer Schulungsstandort befindet sich in Warnemünde, der Surfshop mit Versandservice in Rostock.

2001 gab es an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern bereits 20 Surfschulen⁵⁶, von denen die größeren pro Jahr weit über 1000 Kursteilnehmer bilanzieren konnten.⁵⁷ Aus einigen dieser Einrichtungen entstanden Surfschulen, in denen aufgrund der großen Nachfrage inzwischen mehrere Lehrer und weiteres Personal beschäftigt sind, da sich das Windsurfen, wie so mancher andere Trendsport auch, innerhalb weniger Jahre von einem recht speziellen Wassersport einiger »Exoten« zum beliebten Volkssport entwickelt hat. Zum erweiterten Angebot solcher Schulen gehört nicht nur die Ausbildung, sondern auch der Verleih und Verkauf von Surfausrüstung, Reparaturservice, die Einlagerung von Sportgeräten sowie das Angebot von Unterkunft und Verpflegung der Kursteilnehmer. Außerdem bieten viele Surfschulen zusätzlich eine Segelausbildung auf Klein-Katamaranen und Jollen an.

Um das Jahr 2000 wurden die Windsurf- und Segelausbildung um neuartige Kitesurf-Angebote erweitert, und ein weiteres Jahrzehnt später folgte als (vorerst) jüngster Wassertrendsport das Stand-up-Paddling (SUP).

Da für die Unterrichtstätigkeit in den Surf- oder allgemein in den Wasser- bzw. Windsportschulen spezielle Lehrerlizenzen (Windsurf, Katamaran, Segel, Kanu, Schulleiter) verlangt werden, folgte aus dem Kreis derjenigen, die ihr Wassersport-Hobby zum Beruf machen und eine eigene Wassersportschule gründen wollten, die Nachfrage nach einer entsprechenden Ausbildung. Darauf reagierten nicht nur einige Surfschulen mit ihren Angeboten – wie z.B. in Altefähr auf Rügen, wo »Sail & Surf« zum Wassersportzentrum mit einer »Wassersportakademie« erweitert wurde –, sondern seit 2003 sogar das Ar-

beitsamt mit der Finanzierung einer zwölfmonatigen Ausbildung zum Wassersportlehrer.⁵⁸

Zeitgleich mit den ersten Surf- und Segelschulen entstanden an der Küste von Mecklenburg und Vorpommern auch die ersten privaten Tauchbasen und Tauchschohlen, wie beispielsweise im Frühjahr 1990 die Tauchbasis »Baltic« auf dem Campingplatz von Meschendorf bei Rerik. Zuvor war eine Tauchausbildung nur für Mitglieder der »Gesellschaft für Sport und Technik« (GST), die insbesondere der vormilitärischen Ausbildung Jugendlicher diente, als Marine-taucher bei der Volksmarine und als Berufstaucher beim Wasserstraßenbau, beim Wasserstraßenamt und bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei möglich.⁵⁹ Aus diesen Kreisen kommen auch die Gründer und Betreiber von Tauchbasen und Tauchschohlen, was auf dem Dänholm im Strelasund, wo nach-einander Kaiserliche Marine, Kriegsmarine und Volksmarine stationiert waren und nun ein Plattenbau des DDR-Militärs als Hostel, Tauchbasis und Tauch-schohle umfunktioniert worden ist, recht deutlich wird. Manch anderer Marine-oder Berufstaucher fand aufgrund seiner früheren Ausbildung eine neue Tätigkeit in der Berufstaucherei, mitunter sogar als Unternehmensgründer in dieser Branche, wie 1993 die Gebrüder Pap als Gründer der Firma »Baltic Taucher« in Warnemünde.

Die 1990 erfolgte Herauslösung des Tauchsports aus DDR-Strukturen führte auch entlang der Küste recht schnell zur Gründung mehrerer im Landestauchsportverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. (1991) organisierter Tauchsportclubs. Zudem besteht seit 1996 die Gesellschaft für Schiffsarchäologie e.V., ein gemeinnütziger Verein ehrenamtlicher Forschungs- und Sporttaucher, in dem Interessenten auch zu Forschungstauchern ausgebildet werden können.

3.5 Museales

Bei einer Bilanzierung der maritim-kulturellen Veränderungen seit 1990 sind selbstverständlich auch jene Einrichtungen zu beachten, deren Aufgabe in der Sammlung, Bewahrung und Ausstellung relevanter Sachzeugnisse der örtlichen oder regionalen Geschichte und der Alltagskultur der Küstenbevölkerung besteht, hier also die Museen und Heimatstuben außerhalb der alten Hafenstädte.

Nach der bereits 1914 erfolgten Gründung des Warnemünder Heimatmuseums und weiteren Museumsgründungen in den 1950er Jahren (Prerow, Zingst, Kloster/Hiddensee, Göhren/Rügen, Kirchorf/Poel) sollte eine angemessene finanzielle Unterstützung zur Absicherung der musealen Aufgabebereiche – die nicht allein durch Eintrittsgelder zahlender Besucher finanzierbar sind – als gesellschaftliche Pflicht und damit als dringliche, nicht delegierbare Aufgabe übergeordneter kulturpolitischer Institutionen verstan-

den werden. Bis 1989 war das unter DDR-Verhältnissen auch relativ unproblematisch der Fall, was bei aller Kritik sachlich anzuerkennen ist. Aber in der Folgezeit änderte sich schlagartig die Situation auch für die Museumslandschaft an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern, und zwar besonders dramatisch: Brandungswellenartig rollten immer neue finanzielle Probleme auf diese Häuser zu, die – mit Geldmitteln nie üppig ausgestattet, aber bis dahin betriebsklar – nun in museumsrelevanten Bereichen nur noch höchst eingeschränkt handlungsfähig oder sogar von Schließungen bedroht sind. Da für den Umgang mit öffentlichen Sammlungen bis heute gesetzliche Grundlagen fehlen, waren sogar Privatisierungen angedacht, die allerdings auch zu einer Gefährdung der Bestände geführt hätten. Neu gegründete Fördervereine haben vielerorts die museale Trägerschaft übernommen, doch allein mit Beiträgen aus Mitgliedschaften in Fördervereinen, Spenden und Eintrittsgeldern und mit schon fast zur Selbstverständlichkeit gewordenen ehrenamtlichen Tätigkeiten lässt sich eine unzureichende öffentliche bzw. kommunale Teilfinanzierung dauerhaft nicht kompensieren.⁶⁰

Was seit Langem in der Museumslandschaft allgemein zu befürchten war, ereignete sich im Mai 2014 im Südosten der Insel Rügen: Mangels gesicherter Finanzierung sah sich der Förderverein des Mönchguter Museums in Göhren gezwungen, drei von insgesamt vier Standorten zu schließen.⁶¹ Von der Schließung ist auch das Museumsschiff LUISE betroffen, ein 1906 erbauter eiserner Ewer. Es bleibt zu hoffen, dass auf das Mönchguter Museum, das mit seinen Sammlungen und Ausstellungen zur Alltagskultur der Seefahrer, Fischer und Bauern auf der Insel Rügen kulturgeschichtlich zu den interessantesten nicht-städtischen Museen an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern gehört, und natürlich auch auf die anderen Museen des Landes wieder bessere Zeiten zukommen werden. Das erfordert aber wohl, dass auch solche Museen auf ministerieller Ebene als kulturelle Einrichtungen verstanden werden, denn immerhin beinhaltet die Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in ihrem 16. Artikel, dass Land (!), Gemeinden und Kreise Kultur, Sport, Kunst und Wissenschaft schützen und fördern.

Als Nachricht, die sicher nicht die prekäre Situation der Museumslandschaft kaschieren kann, aber ein beachtliches Potential erkennen lässt, sei eine dpa-Meldung zitiert, die am 28. Januar 2010 in der Ostsee-Zeitung unter dem Titel »Land steigt in Museums-GmbH in Peenemünde ein« erschienen ist: *Das Land Mecklenburg-Vorpommern will sich mit 51 Prozent an der Museums-GmbH des Historisch-Technischen Museums Peenemünde beteiligen. Kultusminister Henry Tesch (CDU) begründete das Vorhaben gestern mit der besonderen Verantwortung des Landes für die »Erhaltung und öffentliche Präsentation geschichtsträchtiger Orte«. Die Gemeinde sei auf Dauer als alleiniger Träger der Einrichtung überfordert ... 2008 hatte das Land bereits 300 000 Euro zugeschossen. Für die Geschäftsanteile sind den Angaben nach 12 750 Euro nötig.*⁶²



Abb. 20 Mönchguter Fischereimuseum in Baabe.

Außer dem Historisch-Technischen Museum Peenemünde können im ehemaligen Militärhafen des Ortes auch schwimmende Objekte besichtigt werden, die dort als Museumsschiffe vertäut worden sind: das aus der ehemaligen Baltischen Rotbannerflotte ausgemusterte U-Boot U-461 und ein einst zur Flotte der Volksmarine gehörendes Raketenschnellboot der Tarantul-Klasse.⁶³ Solche Museumsobjekte erfreuen sich offensichtlich größerer Besucherströme, aber auch in dieser Hinsicht wird es unterschiedliche Auffassungen geben. Der Verfasser hält es für weitaus erfreulicher, dass auf der Insel Hiddensee engagierte Einwohner von Neuendorf in einem ehemaligen Reusenschuppen im April 2009 ein kleines Fischereimuseum eröffneten. Besuchern, die dieses Museum kostenlos besichtigen können, werden die dortigen Exponate höchst kompetent von ortsansässigen Fischern erläutert.⁶⁴ Eine weitere Ausstellung zur örtlichen Fischerei entstand bereits 2001 als »Mönchguter Küstenfischereimuseum« in Baabe – eine kleine Freilichtausstellung mit Booten, Bootsmotoren, Arbeitsgeräten und Tafeln, die über Fischerei und Bootsbau informieren.⁶⁵

3.6 Hafen-, Seebrücken-, Promenaden- und Strandfeste

Wie bereits im DSA-Beitrag über den maritimen Kulturwandel in den Stadthäfen⁶⁶ soll auch hier auf die vielfältigen Festveranstaltungen nur kurz eingegangen werden, weil die kulturell interessante Entwicklung »maritimer Festivitäten« insgesamt ausführlicher behandelt werden sollte und deshalb für einen späteren Beitrag vorgesehen ist.⁶⁷

Dass die neuen Seebrücken seit ihrer Eröffnung sofort auch zur Kulisse zumeist neuartiger Veranstaltungen geworden sind, ist im entsprechenden Ab-

schnitt dieser Arbeit bereits genannt worden. Als ein weiterer bevorzugter Veranstaltungsort gelten die modernisierten Häfen und deren neu gestaltete Vorplätze. Die hier alljährlich stattfindenden Hafenfeste, Hafentage oder Fischerfeste, oft in Verbindung mit Segelveranstaltungen, gehen vielerorts auf eine ältere Tradition zurück, erfuhren aber seit den 1990er Jahren eine beträchtliche inhaltliche Erweiterung, beispielsweise durch »Neptun-Umgänge« und »Neptun-Taufen« in Nachahmung alter Initiationsriten der Seefahrer und durch Wettfahrten kurioser und zumeist recht instabiler »Schwimmkörper-Konstruktionen«.

Als Ausuferung der Aktivitäten von »Eventmanagern« dürften allerdings die zu Hafenfesten recht befremdlich anmutenden mittelalterlichen Ritterspiele erscheinen, wie sie beispielsweise aus Koserow auf Usedom und aus Dierhagen (dort sogar mit Minnesang!) bekannt sind. Einen historischen Hintergrund hat zumindest das nicht nur in Wismar, sondern auch in Kirchdorf auf Poel gefeierte Schwedenfest, wo aber ebenfalls nicht auf Darsteller in Ritter-, Wikinger- und Gauklerkostümen verzichtet werden kann. Andere kuriose Ideen, deren Entstehung in heiterer Stammtischrunde gemutmaßt werden könnte, führten zu sommerlichen Strandkarnevalveranstaltungen (Kühlungsborn) und dreitägigen Winterstrandkorbfesten (Zinnowitz, seit 2002), Letztere sogar in Verbindung mit »Weltmeisterschaften im Strandkorb-Sprint«.

Demgegenüber erscheinen die seit 1965 im Boddenrevier stattfindenden Wettfahrten der Zeesboote beinahe schon konservativ und humorlos. Sie aber ziehen alljährlich viele Teilnehmer und Zuschauer in die Häfen von Bodstedt (seit 1965), Wustrow (seit 1985), Dierhagen (seit 1988), Barth (seit 2001) und Zingst (seit 2003) und enden seit 1994 mit der Althäger Fischerregatta.

Als verkleinerte Erweiterung der Zeesbootregatten wird seit 1999 während des Wustrower Hafenfestes die »Kleine Fischländer Wettfahrt« ausgetragen, die zugleich von der liebevollen Restaurierung und Wiederbesegelung einst in der Boddenfischerei verwendeter Boote (Netzboote, Heuer) zeugt. Hölzerne Boote sind es auch, die sich alljährlich in Kirchdorf auf Poel zu dem von der dortigen Bootswerft seit 1997 veranstalteten Holzboottreffen, das mit einer Wettfahrt verbunden ist, einfinden.

Viel ließe sich über die volksfestartigen Veranstaltungen und Feiern im Seebad Warnemünde schreiben, insbesondere seit 1991. Hier sei aber nur die Warnemünder Woche genannt, weil mit ihr eine Entwicklung verbunden ist, die von einer reinen Segelveranstaltung (seit 1926) zum Volksfest rund ums Wasser geführt hat, zu dem inzwischen »Ümgang«, Trachtengruppentreffen, Waschzuberrennen und Drachenbootwettfahrten, »Kuttersingen« (d.h. Shantychor-Auftritte an Deck von Fischkuttern), Strandparties und Bühnenprogramme gehören. Dass bei einer Analyse dieses Volksfestes zugleich auch allgemeine Tendenzen der Hafen-, Seebrücken-, Strand- und Promenadenfeste vor dem Hintergrund ausgeprägter Tourismusorientierung und zuneh-

mender Kommerzialisierung deutlich werden, soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben.

3.7 Weitere maritim-kulturelle Veränderungen

Dem erweiterten Kulturbegriff der Volkskunde entsprechend sind tiefgreifende und vielfältige Veränderungen der maritimen Kultur auch in all jenen Institutionen zu sehen, die als Behörden (Zoll, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Fischereischutz, Wasserschutzpolizei), als Lotsenbrüderschaften und als Vereine (z.B. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) mit der deutschen Wiedervereinigung in Mecklenburg-Vorpommern umzustrukturieren bzw. neu zu etablieren waren. Im militärischen Bereich sind in diesem Zusammenhang außer der Marine auch die mit ihr verbundenen Vereine und Kameradschaften der Reservisten und »Marineoffiziere a.D.« zu nennen.

In den hier betrachteten Seebädern und nicht-städtischen Küstenorten betreffen diese Veränderungen im Wesentlichen jedoch nur die nun wieder zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gehörenden Stationen zwischen Timmenorf/Poel und Zinnowitz/Usedom bzw. der Greifswalder Oie, die Lotsenstationen in Timmendorf/Poel, Barhöft, Thiessow/Rügen (bis 2000) und Freest (seit 2000) sowie die Wasserschutzpolizeistationen in Rerik, Schaprode und Lauterbach samt neuer technischer Ausstattung inklusive Bootsbestand, und natürlich die dort Beschäftigten und deren berufliche Viten.

Hinsichtlich der maritim-beruflichen Bildungseinrichtungen fällt insbesondere die 1992 erfolgte Schließung der traditionsreichen Seefahrtsschule in Wustrow sowie die Umstrukturierung und universitäre Eingliederung der Warnemünder Seefahrtsschule auf, die zuvor zusammen als Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow der Ausbildung von nautischen und technischen Offizieren und von Funkoffizieren für die Handelsschifffahrt und die Hochseefischerei gedient haben.

Auf das durch Bautätigkeiten seit 1990 erheblich veränderte Ortsbild der Seebäder und der ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfer ist im entsprechenden Abschnitt bereits kurz eingegangen worden. Dass damit aber auch erhebliche Veränderungen in der Struktur der Einwohnerschaft verbunden sind – sowohl beruflich als auch hinsichtlich der Abwanderung Ortsansässiger und des Zuzugs Ortsfremder –, ist dem Verfasser tendenziell bekannt. Welches Ausmaß aber konkret der Wandel der Beschäftigtenstruktur (allein schon durch das Personal der zahlreichen Kliniken und Hotels und durch das Schwinden maritimer Berufsgruppen), soziale Umschichtungen und die Gentrifizierung in ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfern (also auch Investitionen Ortsfremder in neu errichtete oder aus dem Altbestand erworbene »Altersitze«) angenommen haben, bleibt ebenso wie die mit diesen Entwicklungen zusammenhängenden kulturellen Veränderungen ein reichhaltiges For-

schungsfeld für künftige Untersuchungen, was hoffentlich von engagierten Volkskundlern in nicht allzu ferner Zeit erkannt wird.

Quellen:

Eine Grundlage dieser Arbeit bilden vom Verfasser seit drei Jahrzehnten gesammelte und geordnete Meldungen und Berichte in regionalen Tageszeitungen, zumeist der »Norddeutschen Neuesten Nachrichten« und der »Ostsee-Zeitung«, die als Orientierung dienten und während der eigenen Feldforschungen überprüft worden sind. Als weitere, in der volkskundlichen Forschung selbstverständliche und unverzichtbare Grundlage sind die Mitteilungen zahlreicher befragter, kompetenter Gewährsleute zu nennen. Bewusst begrenzt wurde hier der Umfang der Fußnoten, um die Lesbarkeit des Textes nicht unnötig einzuschränken.

Literatur:

- Keil, André (2006): Die Geschichte des DDR-Segelsports. Bielefeld.
- Leesch, Paul (2000): Auf dem Weg zur blühenden Urlaubsregion. Die Ostseeküste 1990/2000. Wöchentliche Beitragsfolge in »Norddeutsche Neueste Nachrichten« (NNN), neun Beiträge zwischen 03.11.2000 und 29.12.2000, jeweils S. 24.
- Peesch, Reinhard (1961): Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin.
- Rudolph, Wolfgang (1977): Seefahrerdörfer der südlichen Ostseeküste. Tendenzen und Perioden der Entwicklung einer regionalen Sonderkultur (16. bis 19. Jahrhundert). In: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 20 (N.F. 5), S. 105–130.
- Rudolph, Wolfgang (1983): Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste. Rostock.
- Rudolph, Wolfgang (2004): Neuzeitlicher maritimer Kulturwandel im Ostseeraum. In: DSA 27, S. 235–246.
- Rudolph, Wolfgang (2005): Fischerdörfer, Hafenstädte und »Kaiserbäder«. Neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum. In: DSA 28, S. 327–342.
- Rudolph, Wolfgang (2006): Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 1. In: DSA 29, S. 247–266.
- Rudolph, Wolfgang (2007): Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 2. In: DSA 30, S. 251–276.
- Rudolph, Wolfgang (2008): Maritim-kulturelle Innovationen im Ostseeraum zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: DSA 31, S. 353–362.
- Rudolph, Wolfgang (2010): Mukran, Smelte und Kemi. Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute. In: DSA 33, S. 377–383.
- Rudolph, Wolfgang, und Keweloh, Hans-Walter (1994): Fördenland im Wandel. Veränderungen der maritimen Kultur zwischen Alsensund und Eckernförder Bucht. Flensburg.
- Rudolph, Wolfgang, und Steusloff, Wolfgang (1988): Seefahrende Bevölkerung. In: Ulrich Bentzien & Siegfried Neumann (Hrsg.): Mecklenburgische Volkskunde. Rostock, S. 230–252.
- Steusloff, Wolfgang (2001): Strukturveränderungen an Seestrand, Haff und Bodden. Mecklenburg-Vorpommerns maritimer Kulturwandel nach 1990. In: *Traditio et Innovatio. Forschungsmagazin der Universität Rostock* 6, S. 27–30.
- Steusloff, Wolfgang (2002): Küstenfahrgastschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990. In: DSA 25, S. 425–448.
- Steusloff, Wolfgang (2004): Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990. In: DSA 27, S. 201–234.
- Steusloff, Wolfgang (2006): Kutter- und Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung eines maritimen Erwerbszweiges seit 1990. In: DSA 29, S. 219–246.
- Steusloff, Wolfgang (2007): Zur letzten großen Reise. Grabsteine und Traueranzeigen mit maritimen Motiven in Mecklenburg-Vorpommern in der Gegenwart. In: DSA 30, S. 277–293.
- Steusloff, Wolfgang (2011): Maritimer Kulturwandel in den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990. In: DSA 34, S. 371–406.

- Steusloff, Wolfgang (2012): Bordtechnische und bootsbauliche Veränderungen in der Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990. In: Meer und Museum 24, S. 185–192.
- Tolksdorf, Ulrich (1987): Die neuen Fischersiedlungen nach 1945 in Schleswig-Holstein. In: Jahrbuch für ostdeutsche Volkskunde 30, S. 56–93.
- Winkler, Hermann (1986/1990): Zeesboote. Fischersegler zwischen Strom und Haff. Rostock (2. Aufl. 1990).

Anmerkungen:

- 1 Veröffentlichte Teilergebnisse des Forschungsprojekts »Veränderungen der maritimen Kultur in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990« zur Fahrgastschiffahrt in DSA 25 (Steusloff 2002), zum Bootsbau in DSA 27 (Steusloff 2004), zur Küstenfischerei in DSA 29 (Steusloff 2006), zu maritimen Bildzeichen auf Grabsteinen und in Traueranzeigen in DSA 30 (Steusloff 2007) sowie zum maritimen Kulturwandel in den Stadthäfen in DSA 34 (Steusloff 2011).
- 2 Vgl. Rudolph/Steusloff 1988, S. 237ff.
- 3 Vgl. Rudolph 2005, S. 388ff.; Tolksdorf 1987, S. 58f.
- 4 Vgl. Rudolph/Steusloff 1988, S. 241.
- 5 Vgl. Steusloff 2006.
- 6 Vgl. Rudolph/Keweloh 1994; Tolksdorf 1987.
- 7 Eine wünschenswerte Untersuchung dieser Migrationen und der Umstrukturierung der Einwohner nach Herkunft und beruflicher Tätigkeit fehlt bislang. Sie würde zweifellos bereits exemplarisch an konkreten Beispielen einiger ausgewählter Badeorte, die aus Seefahrer- und Fischerdörfern hervorgegangen sind, interessante Ergebnisse liefern.
- 8 Vgl. Steusloff 2002, 2004 und 2006.
- 9 Nach Keil 2006: PM als Abkürzung der ausstellenden Behörde »Paß- und Meldewesen«, »PM 18« für das Befahren der Seegewässer innerhalb der Drei-Meilen-Zone (DDR-Hoheitsgewässer), »PM 19« darüber hinaus.
- 10 Vgl. Peesch 1961.
- 11 Vgl. Winkler 1986/1990.
- 12 Demokrat vom 30.05.1990: *Grenzkontrollstellen für Sportboote erweitert: In Anbetracht der bevorstehenden Sportboot-Invasion aus dem westlichen Ausland und dem eigenen Land will die DDR die See-Grenzübergangsstellen (Timmendorf, Wismar, Warnemünde, Barhöft, Libben, Ruden, Saßnitz, Karnin) bei Bedarf durch schwimmende Einheiten verstärken. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge der Grenzbrigade Küste verschiedener Typen. ... Laut Auskunft von Konteradmiral Herbert Städtke, Chef der DDR-Grenzbrigade Küste, sollen dadurch die Paß- und Zollkontrollen schneller erledigt werden können, damit bei dem großen Ansturm von Sportbooten keine »Warteschlangen« auf dem Wasser entstehen.*
- 13 Vgl. Leesch 2000, Folge 4: Reha-Kliniken schießen aus dem Boden, 24.11.2000.
- 14 Vgl. ebd., Folge 8: Keine Fördermittel für neue Betten, 22.12.2000.
- 15 Eine Meldung in den Norddeutschen Neuesten Nachrichten (NNN) vom 26.10.2001, nach der in Wustrow die Strandstraße bis zur Saison 2002 mit Objekten aus der Seefahrt geschmückt werden sollte (maritime Objekte: Ankerspill, Tonnen, Schiffsschraube und Ähnliches), bestätigte sich vor Ort nicht.
- 16 Zu Kirchdorf: NNN vom 07.11.1997.
- 17 Zu Zingst: NNN vom 25.08.1995.
- 18 Zu Wiek: Feldforschungsergebnisse vom 07.08.2014.
- 19 Zu Breege: mündliche Auskunft des Hafenmeisters und eines Mola-Mitarbeiters vor Ort, 07.08.2014.
- 20 Zu Glowe: Ostsee-Zeitung (OZ) vom 04.02.2014.
- 21 Hinweis- bzw. Bautafeln zur Finanzierung der Sanierung der Fischereihäfen: Timmendorf/Poel, 1997: *Hier baut die Gemeinde der Insel Poel. Dieses Vorhaben wurde von der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung.* Timmendorf/Poel, 1999: *Abschnitt 1: Wasserwanderrastplatz und Neubau der Schutzmole*

- Nord, Abschn. 2: Ausbau der Kai- und Steganlagen. ... mit finanzieller Unterstützung durch das Wirtschaftsministerium des Landes aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe »Verbes-erung der regionalen Wirtschaftsstruktur« sowie durch das Landwirtschaftsministerium des Landes aus Mitteln des Gemeinschaftsprogramms »ELAF Fischerei 94-99«.
- Stahlbrode: Dieses Vorhaben wurde von der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert. Förderung von Investitionsvorhaben für die Ausrüstung von Fischereihäfen. Weitere Finanzierung durch Mittel des Landes M-V.
- Mönkebude: Dieses Vorhaben wurde von der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert. Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei.
- Altwarp: Dieses Vorhaben wurde von der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung.
- Freest: Molensicherung und touristische Erschließung des Molenbereiches. Dieses Vorhaben wurde von der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert. Förderung von Investitionsvorhaben für die Ausrüstung von Fischereihäfen und Förderung mit Mitteln des »Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung«. Weitere Finanzierung durch Mittel des Landes M-V.
- 22 Zu Warnemünde: Dokumentation durch den Verfasser, mehrere Pressemeldungen und Auskünfte Warnemünder Fischer.
 - 23 Zu Karlshagen: Vom Verfasser im Hafen von Karlshagen erfragt, mündliche Mitteilungen eines Karlshäger Nebenerwerbsfischers und eines Mitarbeiters des Restaurants »Veermaster«, 21.08.2014.
 - 24 Vgl. Leesch 2000, Folge 3: Kliniken, Seebrücken und Hafenbau, 17.11.2000.
 - 25 Zur Marina Neuhoof: OZ vom 15.09.2003.
 - 26 <http://www.marina-guide.de>.
 - 27 Schriftliche Mitteilung von Till Jaich, Geschäftsführer der im-jaich Wasserferienwelt Lauterbach, 19.09.2014.
 - 28 Schriftliche Mitteilung von Ulf Sybel, Geschäftsführer der FHG floating house GmbH, Berlin, 19.09.2014.
 - 29 Dazu auch Rudolph 2008.
 - 30 Schriftliche Mitteilung des Bau- und Liegenschaftsamtes der Gemeinde Zingst, 30.09.2014.
 - 31 NNN vom 06.09.2012.
 - 32 Hohe Düne: <http://www.yachthafen-hohe-duene.de>, <http://www.hohe-duene.de>.
 - 33 Boltenhagen: <http://www.marina-boltenhagen.de>.
 - 34 Vgl. Rudolph 2010.
 - 35 Vgl. NNN vom 06.06.1995.
 - 36 Vgl. OZ vom 06.01.2014.
 - 37 Konstrukteur: Dipl.-Ing. Andreas Wulff aus Wolgast, Betreiber: Wulff Freizeitanlagenbetrieb Zinnowitz, Hersteller: HAB Hallen- und Anlagenbau GmbH, Wusterhusen bei Greifswald; vgl. <http://www.tauchgondel.de>, <http://www.hab-wusterhusen.de>.
 - 38 Die zahlreichen volksfestartigen Veranstaltungen, die seit 1990 in zunehmendem Maße stattfinden und einen markanten Bestandteil der kulturellen Veränderungen darstellen, sollen aufgrund der thematischen Vielfalt und der kulturellen Bedeutung zusammen mit den städtischen Hafenfesten in einer späteren Ausgabe gesondert behandelt werden.
 - 39 In Heiligendamm 1996 übernommen von der Partnergemeinde in Kellenhusen. Weitere Entwicklung und Datierungen nach Auskünften der Pastorin Christiane Gramowski, Wustrow, der Pastoren Matthias Borchert, Kühlungsborn, Albrecht Jax, Bad Doberan, Andreas Timm, Graal-Müritz, sowie von Anke Jantzen als Sekretärin der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Bad Doberan.
 - 40 Vgl. NNN vom 07.02.1995 und 31.05.1995.
 - 41 Schriftliche Mitteilung des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Fischerei und Fischwirtschaft, 04.03.2011.
 - 42 Vgl. Steusloff 2006.
 - 43 Vgl. Steusloff 2004.
 - 44 Zunächst galt die Nachfrage insbesondere Außenbordern und Kleindieseln für offene Boote. Mündliche Auskunft von Ing. Friedrich-Wilhelm Paap, Geschäftsführer der »Warnow-Werkstatt Papp & Sohn. Schiffs- und Yachtservice GmbH«, 16.10.2014.

- 45 Vgl. NNN vom 24.08.1990, 14.04.1992, 05.10.1994, 02.07.1997, 31.08.2000, 12.02.2004 und 30.06.2006.
- 46 Mündliche Auskunft von Günter Müller, 05.05.1999.
- 47 Vgl. OZ vom 31.01.1990.
- 48 Vgl. NNN vom 04.02.1994.
- 49 Vgl. NNN vom 13.09.1990.
- 50 Vgl. OZ vom 16.05.2004.
- 51 Vgl. OZ vom 15.03.2005 und 18.04.2005.
- 52 Vgl. <http://ostseebildungszentrum.de/marinafachkraft.html> (Abruf am 19.09.2014).
- 53 Vgl. Steusloff 2002.
- 54 Vgl. Keil 2006.
- 55 Mündliche Auskünfte von Surflehrern in Kühlungsborn und Fulgen, 19.06.1997.
- 56 Vgl. NNN vom 22.08.2001.
- 57 Vgl. OZ vom 13.07.2001.
- 58 Vgl. OZ vom 22.06.2003.
- 59 Mündliche Auskunft des Berufstauchers Uwe Kluge, Warnemünde, 25.08.2014.
- 60 Dementsprechend die Pressemitteilung des Vorstandes des Museumsverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. vom 12.06.2014 zu Museumsschließungen auf Rügen.
- 61 Vgl. NNN vom 31.05./01.06.2014.
- 62 OZ vom 28.01.2010.
- 63 Das U-Boot ist ein privat betriebenes Museum (<http://vgl.www.u-461.de>), das Raketen-schnellboot gehört zum Historisch-Technischen Museum.
- 64 Vgl. <http://www.seebad-hiddensee.de/kunstkultur/451/hiddensee-kunst-kultur-fischereimuseum.html> (Abruf am 09.10.2014).
- 65 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Mönchguter_Küstenfischermuseum (Abruf am 09.10.2014).
- 66 Steusloff 2011.
- 67 Folgendes aus der vom Verfasser angelegten Materialsammlung »Maritime Kultur Mecklenburg-Vorpommern« nach diversen Exzerpten aus dem Konvolut »Hafenfeste«.

Danksagung:

Gedankt sei allen Gewährsleuten aus Handwerk, Gewerbe, Kirche und Verwaltung, die mit ihren Auskünften bei dieser Arbeit behilflich waren. Für die Förderung der maritim-volkskundlichen Forschung von 1997 bis 2000, in deren Rahmen auch zu den maritim-kulturellen Veränderungen in den Seebädern sowie in den Fischerdörfern und ehemaligen Seefahrerdörfern wesentliche Grundlagen dokumentiert werden konnten, gilt mein besonderer Dank dem Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Changes in maritime culture in the seaside resorts and former seafaring and fishing villages of Mecklenburg-Western Pomerania since 1990

Summary

The dramatic changes in maritime culture on the coast of Mecklenburg-Western Pomerania are dealt with here with respect to the seaside resorts and those coastal villages which just a few decades ago could still be described as seafaring or fishing villages.

The most obvious of these are the architectural changes which, even if they are only partly attributable to the changes in maritime culture, have in total led to a striking restructuring of the settlement profile (clinics, hotels, holiday home estates) and to a modern community infrastructure. This applies in particular to building on the harbour side in dock areas no longer used for the transshipment of goods.

The repairs and modernizations that had become urgently necessary on the docks, co-financed to a substantial degree with funding from the state government and the European Union, were – in terms of the extent of the work – equivalent to rebuilding the docks in the majority of cases.

Completely new "marina"-type harbour facilities were built as of the mid-1990s. Their building and operation followed the enormous increase in the number of sailing and motor yachts as well as in water-based leisure-time activities during the last third of the last century. Combined with new possibilities for self-employment, these developments led to the blossoming of maritime trade and industry, which does not apply, however, to cutter and coastal fishing. There was an innovation in trade qualification for the technical boat service, where considerable deficits led not only to a great demand for suitably qualified personnel, but also, in 2004, to the introduction of a new apprenticeship course as a "marina specialist" at the Greifswald Baltic Sea Training Centre.

The unobstructed options for water-based leisure-time activities, water sports and private commerce since 1990 led to further paths into maritime self-employment, which is already apparent on the outer strand, where open boats and sailing catamarans are for hire. Other boat-hire companies renting licence-free motor boats as well as fishing and excursion boats from harbour berths can be found not only on the municipal docks but also in the modernized or new inland harbours where yacht charter companies began to establish themselves soon after 1990.

As in cutter and coastal fishing, shipbuilding, passenger shipping and other areas of the maritime sector, the social changes also led to completely new perspectives with a focus on more recent water-sport types and trends. In the 1990 season, for example, the newly gained possibilities for water-based leisure-time activity and water sports were immediately seized upon by wind-

surfers who quickly discovered excellent new locations along the coast which had previously been closed due to "escape risk". By the early summer of 1990 the first private windsurfing and sailings schools had opened, as well as the first surf shops, complete with products to replace the makeshift creations of East German surf enthusiasts. At the same time, the first diving bases and diving schools were founded.

However, some alarming developments are also apparent, not only in cutter and coastal fishing, but also in the non-municipal museum landscape, where local history museums are strongly restricted in their activities or even threatened with closure due to the lack of appropriate financial support.